



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Toni Schuberl BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 25.08.2020

Angekündigte Einstellung der Bahn zwischen Gotteszell und Viechtach: Kriterium der 1 000 Personenkilometer zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken

Die Staatsregierung verlangt ein Potenzial von mindestens 1 000 Personenkilometern je Kilometer Streckenlänge für eine Bahnstrecke, um diese zu reaktivieren. Argumentiert wird damit, dass es ökologischer sei, statt einer Bahnlinie eine Buslinie einzurichten, wenn weniger Personenkilometer erreicht würden. Dieses Kriterium wird in der Fachwelt schon lange als unwissenschaftlich und falsch kritisiert. Der Vorwurf lautet erstens, zur Berechnung würde der Verbrauch moderner Busse mit dem Verbrauch veralteter schwerer Diesellokomotiven verglichen. Ein moderner Triebwagen, wie er beispielsweise auf der Strecke Gotteszell – Viechtach fährt, verbraucht zwischen 40 und 60 Liter pro 100 Kilometer und nicht 100 Liter und mehr, wie schwere Dieselloks. Zweitens wird vonseiten der Staatsregierung davon ausgegangen, dass jeder Fahrgast einer Bahn im Fall der Streichung dieser Strecke auf den Bus umsteigen würde. Dies widerspricht jeder Lebenserfahrung. Den Unterschied im Komfort zwischen Bus und Bahn kann man leicht bei Fahrgästen erfragen, die kurzfristig vom Zug auf den Schienenersatzverkehr umsteigen müssen. Voraussichtlich steigen weniger als die Hälfte der Fahrgäste auf den Bus um. Die Emissionen der zusätzlichen Autofahrten werden jedoch nicht mit einberechnet. Drittens werden die Auswirkungen auf die anderen Bahnstrecken nicht berücksichtigt. Wird eine Linie, die weniger als 1 000 Personenkilometer erreicht, gestrichen, reduziert sich auch die Wirtschaftlichkeit der anderen, weiterführenden Strecken. Zur Wirtschaftlichkeit der betroffenen Strecke müsste also der positive Effekt auf die anderen Strecken mit eingerechnet werden.

Ich frage die Staatsregierung:

- 1.1 Auf welcher wissenschaftlichen Grundlage (insbesondere bitte Studie, Jahr, Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, Datengrundlage und Schlussfolgerungen benennen) beruht die Behauptung, eine Bahnstrecke mit weniger als 1 000 Personenkilometern je Kilometer Strecke wäre unökologisch?..... 3
- 1.2 Sind der Staatsregierung alternative Berechnungen bekannt? 3
- 1.3 Ist geplant, die wissenschaftliche Grundlage dieses Kriteriums neu überprüfen zu lassen? 3

- 2.1 Welche Daten zum Dieserverbrauch von Bus, Bahn und Autos liegen dieser Behauptung zugrunde? 4
- 2.2 Welchen Dieserverbrauch haben die in der Realität verwendeten Triebwagen der Strecke Gotteszell – Viechtach tatsächlich? 4
- 2.3 Welche Auswirkungen auf die Strecken Zwiesel – Deggendorf, Deggendorf – Plattling und Plattling – München prognostiziert die Staatsregierung bei einer Einstellung der Strecke Gotteszell – Viechtach? 4

- 3.1 Wie viele Personenkilometer pro Streckenkilometer erreichten alle niederbayerischen Bahnlinien jeweils in den letzten zehn Jahren (bitte auf Bahnlinien und Jahre aufgliedern)? 4
- 3.2 Ist der Betrieb der Bahnlinien in Niederbayern, die das 1 000er-Kriterium nicht erreichen, aus Sicht der Staatsregierung ökologisch und ökonomisch vertretbar? 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.

3.3	Wie würde sich nach Einschätzung der Staatsregierung die Anzahl der Fahrgäste auf den verbleibenden Bahnlinien in Niederbayern entwickeln, wenn alle bisher bestehenden Linien, die das 1000er-Kriterium nicht erfüllen, eingestellt würden?.....	6
4.1	Wie hoch ist nach Prognose der Staatsregierung der Anteil an Fahrgästen, die bei einer Einstellung der Bahnlinie Gotteszell – Viechtach auf den Bus umsteigen würden?	6
4.2	Auf welche Studien stützt sich die Staatsregierung hierbei?.....	6
4.3	Wie werden diejenigen Fahrgäste in der Berechnung berücksichtigt, die bei der Streichung einer Bahnstrecke aufs Auto ausweichen?.....	6
5.1	Wie viele Personenkilometer sind nach Ansicht der Staatsregierung Voraussetzung dafür, dass eine Buslinie ökologisch ist?.....	6
5.2	Wie viele Busse müssten insgesamt eingesetzt werden, um die Fahrgäste der Bahnlinie Gotteszell – Viechtach auch in den Spitzenzeiten mit über 100 Fahrgästen pro Fahrt mit dem Bus transportieren zu können?.....	6
5.3	Wie wirkt sich bei einer Einstellung der Bahnlinie nach Ansicht der Staatsregierung die Tatsache aus, dass in Bussen üblicherweise Fahrräder überhaupt nicht oder nur sehr eingeschränkt mitgeführt werden können, während dies in Zügen unbegrenzt und komfortabel möglich ist?	6
6.1	Wie beurteilt die Staatsregierung die erfolgreiche Reaktivierung von Bahnlinien in anderen Bundesländern, für die teilweise eine weit geringere Zahl an Personenkilometern vorausgesetzt wird?	7
6.2	Gibt es aus Sicht der Staatsregierung Unterschiede zwischen dem derzeitigen Probetrieb und einem Regelbetrieb (z. B. nicht abgestimmter Busverkehr, Lücken im Fahrplan), die sich negativ auf die Fahrgastzahlen auswirken?	7
6.3	Wie würde sich aus Sicht der Staatsregierung das Potenzial der Strecke Gotteszell – Viechtach verändern, wenn wieder eine Verbindung zwischen Viechtach und Blaibach und damit eine Verknüpfung zweier Bahnnetze geschaffen werden würde?	8
7.1	Geht die Staatsregierung davon aus, dass die Bundesstraßen B 85 und B 11 zwischen Gotteszell und Viechtach so überlastet sind, dass beispielsweise eine teure und die Umwelt beeinträchtigende Ortsumfahrung der B 11 bei Ruhmannsfelden gerechtfertigt ist?.....	8
7.2	Welche Maßnahmen könnten aus Sicht der Staatsregierung zu einer Entlastung der Verkehrssituation zwischen Gotteszell und Viechtach führen, ohne neue Straßen bauen zu müssen?	8
7.3	Wie wird sich aus Sicht der Staatsregierung die Einstellung der Bahnstrecke Gotteszell – Viechtach auf den Verkehr dieser Bundesstraßen auswirken?	9
8.1	Welchen Gesamtplan für Bayern gibt es für den Eisenbahnverkehr, für den der Freistaat Bayern zuständig ist, vor dem Hintergrund, dass es für den Eisenbahnfernverkehr, für den der Bund zuständig ist, den Bundesverkehrswegeplan gibt?	9
8.2	Ist die Staatsregierung der Meinung, dass die Planung des Eisenbahnverkehrs im Freistaat Bayern eher durch Zuruf und Einfluss einzelner kommunaler Politikerinnen und Politiker für singuläre Einzelstrecken isoliert betrieben werden soll, oder ist sie der Meinung, die einzelnen Bahnstrecken wirken aufeinander ein und müssten deshalb in einem Gesamtplan für ganz Bayern ganzheitlich geplant werden?	9
8.3	Wie bewertet die Staatsregierung die Empfehlung der Enquete-Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz Bayern“, Drs. 17/19700, S. 69: „das für die Streckenreaktivierung vorausgesetzte Kriterium ‚Mindestzahl von Fahrgästen‘ sollte überprüft werden und durch andere Kriterien zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit ergänzt werden“?	10

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 10.11.2020

1.1 Auf welcher wissenschaftlichen Grundlage (insbesondere bitte Studie, Jahr, Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, Datengrundlage und Schlussfolgerungen benennen) beruht die Behauptung, eine Bahnstrecke mit weniger als 1 000 Personenkilometern je Kilometer Strecke wäre unökologisch?

Das 1 000er-Kriterium lehnt sich an eine Regelung des Bundes an, der für Investitionen in Schienenwege den Nachweis des Erreichens des Schwellenwertes voraussetzt. Aus Sicht der Staatsregierung ist es sinnvoll, hier einen Gleichklang der Investitionskriterien zwischen Bund und Land herzustellen. Der Wert wurde deshalb in Bayern übernommen und durch entsprechende Landtagsbeschlüsse bestätigt. Es handelt sich um eine politisch gefestigte Größenordnung, die eine an einem objektiv prüfbar Maßstab ausgerichtete Verteilung von Landes- und Bundesmitteln in Maßnahmen zur Verbesserung des SPNV ermöglicht und damit eine einheitliche Entscheidungsgrundlage für das ganze Land darstellt. Ziel dieser Regelung ist in erster Linie eine an den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit ausgerichtete Investitionsentscheidung.

Eine wissenschaftliche Studie zu der Frage, ob der Betrieb einer Bahnstrecke mit weniger als 1 000 Personenkilometern unökologisch wäre, ist der Staatsregierung nicht bekannt.

Die Feststellung, dass der Betrieb einer Eisenbahn im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln bei Unterschreitung einer bestimmten Auslastung unökologisch ist, wird gemessen an dem Ausstoß von schädlichen Abgasen bei der Nutzung von fossilen Energieträgern und hängt in erster Linie vom Verbrauch des Dieseltreibstoffs ab, den auch vergleichbare Verkehrsmittel, wie etwa Busse, in der Regel nutzen. Das Kriterium von 1 000 Personenkilometern setzt voraus, dass durchschnittlich jeder Zug bei 19 täglichen Zugpaaren (19 Zugfahrten in jede Richtung) mit 25 Personen besetzt ist. Zur Beförderung von 25 Personen erscheint ein durchschnittlicher Standardlinienbus ausreichend. Die Feststellung, dass der Betrieb einer Bahnstrecke gegenüber dem Einsatz eines Linienbusses unökologisch ist, beruht auf der Annahme, dass ein Linienbus für den Transport von 25 Fahrgästen auf der gleichen Strecke einen geringeren Treibstoffverbrauch hat als ein Triebwagen. Diese Überlegung wird durch den Umstand bekräftigt, dass bei Fahrgastzahlen unter 25 auch noch kleinere Kraftomnibusse eingesetzt werden könnten, die noch geringere Emissionen verursachen, während die kleinste Zuggröße der auf der Strecke Gotteszell – Viechtach eingesetzten Triebwagen des Typs Regio-Shuttle der Baureihe 650 bei etwa 70 Sitzplätzen eine Leermasse von ca. 40 t haben. Ein Standardlinienbus, wie z. B. der Mercedes-Benz O405 mit etwa 40 bis 45 Sitzplätzen, hat eine Leermasse von etwa 10 t. Die deutlich geringere Masse eines Standardlinienbusses von rund einem Viertel gegenüber dem kleinsten verfügbaren Triebzug lässt auf geringere Emissionen schließen.

1.2 Sind der Staatsregierung alternative Berechnungen bekannt?

Alternative Berechnungen im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs sind nicht bekannt.

1.3 Ist geplant, die wissenschaftliche Grundlage dieses Kriteriums neu überprüfen zu lassen?

Nein.

2.1 Welche Daten zum Dieserverbrauch von Bus, Bahn und Autos liegen dieser Behauptung zugrunde?

Der Einschätzung der Staatsregierung liegen die Daten zur Leermasse von Triebwagen und Linienbussen zugrunde, die allgemein zugänglich sind und Rückschlüsse auf die Größenordnungen von Dieserverbräuchen zulassen.

2.2 Welchen Dieserverbrauch haben die in der Realität verwendeten Triebwagen der Strecke Gotteszell – Viechtach tatsächlich?

Im Rahmen des Angebotes für das Wettbewerbsverfahren „Regionalzüge Ostbayern“ hat die Länderbahn die Staatsregierung darüber informiert, dass die im „Teilnetz Waldbahn“ eingesetzten Triebwagen der Baureihe VT 650 durchschnittlich 56 Liter Diesel pro 100 km verbrauchen. Die genannten Triebwagen kommen auch auf der Strecke Gotteszell – Viechtach zum Einsatz. Über den tatsächlichen Dieserverbrauch liegen der Staatsregierung allerdings keine Informationen vor.

2.3 Welche Auswirkungen auf die Strecken Zwiesel – Deggendorf, Deggendorf – Plattling und Plattling – München prognostiziert die Staatsregierung bei einer Einstellung der Strecke Gotteszell – Viechtach?

Die Auswirkungen auf die Nachfrage auf diesen Strecken können aufgrund der aktuellen pandemiebedingten Gesamtentwicklung der Nutzungszahlen in Bayern und Deutschland derzeit nicht seriös beurteilt werden.

3.1 Wie viele Personenkilometer pro Streckenkilometer erreichten alle niederbayerischen Bahnlinien jeweils in den letzten zehn Jahren (bitte auf Bahnlinien und Jahre aufliedern)?

In der Tabelle ist dargestellt, welche Fahrgastnachfrage (Reisenden-km [pkm] pro km Streckenlänge) auf den einzelnen Strecken in Niederbayern in den vergangenen zehn Jahren zu verzeichnen war. Werte für das Jahr 2020 liegen noch nicht vor. Hierbei sind folgende Punkte zu beachten:

- Einzelne Streckenabschnitte liegen nur zum Teil in Niederbayern.
- An Bahnhöfen mit einer erheblichen Nachfrageänderung wurden die Strecken unterteilt. Deshalb werden beispielsweise bezüglich der Strecke Landshut – Neumarkt St. Veit die Abschnitte Landshut – Vilsbiburg und Vilsbiburg – Neumarkt St. Veit separat ausgewiesen.

pkm/km Streckenlänge durchschnittlicher Werktag (Mo–Fr (S))										
Strecke	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Freising – Landshut	12655	14815	16165	16544	16900	17734	17988	17453	15699	17070
Landshut – Vilsbiburg	1877	1889	1951	2063	2020	1912	2003	2041	2105	1986
Vilsbiburg – Mühldorf	1096	1109	1145	1220	1149	1095	1087	1063	1127	1070
Mühldorf – Simbach	1125	1109	1063	1129	1083	1092	1056	962	940	943
Neumarkt St. Veit – Pfarrkirchen	861	910	958	998	1046	1009	1071	1034	981	980
Pfarrkirchen – Passau	732	739	751	763	772	786	827	742	728	721

pkm/km Streckenlänge durchschnittlicher Werktag (Mo–Fr (S))										
Strecke	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Plattling – Passau	2450	2496	2735	2749	2884	2858	2760	2803	2771	2841
Landshut – Plattling	3476	3426	3732	3976	4058	3927	3888	3955	3877	3810
Landshut – Neufahrn (Ndb.)	4862	6605	7258	7395	7334	8047	8430	7966	6727	7399
Obertraubling – Neufahrn (Ndb.)	4419	6136	6552	6661	6586	7307	7614	7218	6044	6793
Obertraubling – Radldorf	2444	2589	2635	2785	2708	2657	2530	2443	2294	2596
Radldorf – Neufahrn (Ndb.)	844	760	789	813	863	822	793	802	760	734
Radldorf – Straubing	3453	3465	3512	3642	3622	3584	3409	3269	3124	3327
Straubing – Bogen	656	627	605	607	676	709	800	762	783	749
Straubing – Plattling	1783	1833	1768	1732	1617	1615	1535	1431	1291	1485
Ingolstadt – Regensburg-Pr.	1425	1674	1732	1878	1802	1704	1713	1656	1676	1666
Plattling – Deggen-dorf	2007	2121	2079	2199	2339	2536	2157	2009	2076	2223
Deggen-dorf – Gotteszell	1004	922	1017	970	1365	1218	1030	1150	1176	1185
Gotteszell – Zwiesel	975	964	1065	1010	1291	1108	944	1047	1056	1066
Gotteszell – Viech-tach	0	0	0	0	0	0	379 ¹	411	460	412
Zwiesel – Bodenmais	438	427	402	406	377	431	415	457	441	417
Zwiesel – Grafenau	252	274	315	244	261	252	193	227	216	210
Zwiesel – B. Eisen-stein	344	353	448	438	406	400	415	397	399	432

¹ Gotteszell – Viechtach: Start des Betriebes ab 12.09.2016

3.2 Ist der Betrieb der Bahnlinien in Niederbayern, die das 1 000er-Kriterium nicht erreichen, aus Sicht der Staatsregierung ökologisch und ökonomisch vertretbar?

Der Betrieb bestehender Bahnlinien in Niederbayern, die das 1 000er-Kriterium nicht erreichen, ist aus Sicht der Staatsregierung verkehrlich vertretbar, da das Gesamtsystem des öffentlichen Personennahverkehrs in den betroffenen Regionen auf diese Bahnstrecken ausgelegt ist. Deshalb genießen diese Strecken Bestandsschutz. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) ist im Rahmen der Schwachstellenanalyse bestrebt, zusammen mit den zuständigen Aufgabenträgern des allgemeinen ÖPNV die bestehende Nahverkehrssituation zu optimieren.

3.3 Wie würde sich nach Einschätzung der Staatsregierung die Anzahl der Fahrgäste auf den verbleibenden Bahnlinien in Niederbayern entwickeln, wenn alle bisher bestehenden Linien, die das 1 000er-Kriterium nicht erfüllen, eingestellt würden?

Hierzu liegen der Staatsregierung keine Erkenntnisse vor. Die Einstellung dieser Strecken ist nicht geplant.

4.1 Wie hoch ist nach Prognose der Staatsregierung der Anteil an Fahrgästen, die bei einer Einstellung der Bahnlinie Gotteszell – Viechtach auf den Bus umsteigen würden?

4.2 Auf welche Studien stützt sich die Staatsregierung hierbei?

4.3 Wie werden diejenigen Fahrgäste in der Berechnung berücksichtigt, die bei der Streichung einer Bahnstrecke aufs Auto ausweichen?

Der Staatsregierung liegt hierzu keine Prognose vor. Um eine Einschätzung zu dieser Frage abgeben zu können, müsste zunächst feststehen, welches Angebot und welche Qualität ein entsprechendes Buskonzept aufweist.

5.1 Wie viele Personenkilometer sind nach Ansicht der Staatsregierung Voraussetzung dafür, dass eine Buslinie ökologisch ist?

Ein Reisebus hat nach Berechnungen des Instituts für Energie und Umweltforschung (ifeu-Institut) von 2017 mit 425 Kilojoule pro Personenkilometer einen äußerst geringen Energieverbrauch. Beim Pkw liegt dieser Wert mit mehr als 1 900 Kilojoule fast fünfmal so hoch.

Vonseiten der Staatsregierung gibt es keine feststehenden Kriterien für den ökologischen Betrieb von Buslinien. Die Zuständigkeit für den ÖPNV obliegt den Aufgabenträgern.

5.2 Wie viele Busse müssten insgesamt eingesetzt werden, um die Fahrgäste der Bahnlinie Gotteszell – Viechtach auch in den Spitzenzeiten mit über 100 Fahrgästen pro Fahrt mit dem Bus transportieren zu können?

Wenn über 100 Fahrgäste in einer Stunde mit Bussen transportiert werden sollen, gäbe es entweder die Möglichkeit, zwei bis drei Busse gleichzeitig fahren zu lassen, oder einen Mehrwert für die Region zu bieten, indem ein 20-Minuten-Takt angeboten wird, bei dem jeweils ein Bus fährt.

5.3 Wie wirkt sich bei einer Einstellung der Bahnlinie nach Ansicht der Staatsregierung die Tatsache aus, dass in Bussen üblicherweise Fahrräder überhaupt nicht oder nur sehr eingeschränkt mitgeführt werden können, während dies in Zügen unbegrenzt und komfortabel möglich ist?

Zunächst ist festzustellen, dass auch in den Zügen der Waldbahn nur eine begrenzte Fahrradmitnahme möglich ist. In einem Fahrzeug vom Typ Regio-Shuttle, wie es auf

der Strecke Gotteszell – Viechtach zum Einsatz kommt, kann lediglich eine einstellige Anzahl von Fahrrädern transportiert werden.

Linien mit viel Freizeit-/Radverkehr (Fahrradmitnahme) können so gestaltet werden, dass ein gesonderter Fahrradanhänger zeitweise (z. B. Wochenende) oder regulär am Bus mitgeführt wird.

6.1 Wie beurteilt die Staatsregierung die erfolgreiche Reaktivierung von Bahnlinien in anderen Bundesländern, für die teilweise eine weit geringere Zahl an Personenkilometern vorausgesetzt wird?

Der Staatsregierung ist nicht bekannt, welche Linien die beschriebenen Kriterien erfüllen. Eine Abfrage nach der Anwendung von Kriterien anderer Länder zur Reaktivierung ergab bei vollständigem Rücklauf Folgendes:

- Konkrete Reaktivierungskriterien gibt es nur in Bayern.
- Andere Bundesländer bewerten nach Einzelfall und grundsätzlich im Rahmen des Standardisierten Bewertungsverfahrens.

Im Ergebnis wird auch in anderen Bundesländern die Anwendung nachfrageorientierter und ökonomischer Kriterien als wesentlich angesehen. Die durch das Standardisierte Bewertungsverfahren geforderten Voraussetzungen für die Durchführung eines Reaktivierungsprojekts sind allerdings in der Regel schwerer zu erfüllen als das bayerische Reaktivierungskriterium von 1 000 pkm/km Streckenlänge.

6.2 Gibt es aus Sicht der Staatsregierung Unterschiede zwischen dem derzeitigen Probetrieb und einem Regelbetrieb (z. B. nicht abgestimmter Busverkehr, Lücken im Fahrplan), die sich negativ auf die Fahrgastzahlen auswirken?

Es gibt Unterschiede zwischen dem Probetrieb und einem Regelbetrieb, die sich auf die Fahrgastzahlen auswirken können. Für den Probetrieb wurden Investitionen in die Strecke auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Dazu gehörten nach Kenntnis der BEG u. a. die Errichtung eines neuen Außenbahnsteigs in Teisnach und der Bau des neuen Haltepunktes Teisnach Rohde & Schwarz, einige Bahnübergangsmaßnahmen und das Setzen von Masten für den Zugfunk. Die bislang getätigten Investitionen reichen für eine Reaktivierung für regelmäßig verkehrenden Schienenpersonennahverkehr noch nicht aus. Die Strecke kann derzeit nur auf der Grundlage einer Genehmigung der Regierung von Mittelfranken betrieben werden.

Für einen Regelbetrieb, der den üblichen Anforderungen an eine reaktivierte Bahnstrecke genügt, sind alle Bahnsteige auf eine Länge von 80 m, eine Mindestbreite von 2,50 m und zur Gewährleistung der Barrierefreiheit auf eine Höhe von 55 cm über Schienenoberkante auszubauen und mit zusätzlichen Einrichtungen (Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, Blindenleitsystem, Dynamische Fahrgastinformation, Infovitrienen, überdachter Standort für Fahrkartenautomat etc.) auszustatten. Diese Anforderungen basieren auf den aktuellen Standards für den Bau von Haltepunkten. Eine Ertüchtigung der Strecke zur Erhöhung der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit von derzeit 50 km/h auf zumindest 80 km/h, die grundsätzlich angestrebt werden soll, ermöglicht kürzere Reisezeiten. Nach den Reaktivierungskriterien der Staatsregierung müssen diese Investitionen von Dritten (z. B. Eisenbahninfrastrukturunternehmen), also ohne Zuwendungen des Freistaates, getragen werden. Der Freistaat fördert bei Vorliegen der Reaktivierungskriterien die Reaktivierung durch die Bestellung von Zugleistungen, sodass über die Infrastrukturgelte die Investitionen in die Infrastruktur zumindest teilweise refinanziert werden können.

Weitere Investitionen in die Ertüchtigung der Infrastruktur könnten insgesamt die Attraktivität des Angebots erhöhen, sodass positive Effekte auf die Fahrgastzahlen denkbar sind.

6.3 Wie würde sich aus Sicht der Staatsregierung das Potenzial der Strecke Gotteszell – Viechtach verändern, wenn wieder eine Verbindung zwischen Viechtach und Blaibach und damit eine Verknüpfung zweier Bahnnetze geschaffen werden würde?

Die Eisenbahnstrecke Viechtach – Blaibach (Opf) ist abgebaut und nicht mehr befahrbar. Sie ist seit 1991 stillgelegt und dient heute als Radweg. Eine Reaktivierung dieser Strecke könnte nur durch einen Neubau ermöglicht werden.

Im „Übergeordneten ÖPNV-Gutachten für den Landkreis Regen“ wird daher die Einführung einer Buslinie von Viechtach nach Bad Kötzing im Zweistundentakt vorgeschlagen, mit direkten Anschlüssen von und zur Waldbahn Richtung Gotteszell am Bahnhof Viechtach. Mit einer Umsetzung dieser Maßnahme könnten die genannten Bahnnetze im Taktverkehr verbunden werden. Das Gutachten rechnet mit positiven Auswirkungen dieser Maßnahme auf die Nachfrage zwischen Gotteszell und Viechtach.

7.1 Geht die Staatsregierung davon aus, dass die Bundesstraßen B 85 und B 11 zwischen Gotteszell und Viechtach so überlastet sind, dass beispielsweise eine teure und die Umwelt beeinträchtigende Ortsumfahrung der B 11 bei Ruhmannsfelden gerechtfertigt ist?

Die gesetzliche Grundlage für den Bau der Ortsumgehung Ruhmannsfelden ist das Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz – FStrAbG). Diesem Gesetz ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage, auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030, beigefügt. Die Ortsumgehung ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in den vordringlichen Bedarf eingestuft. Dadurch besteht ein bundesgesetzlicher Auftrag für die Planung und den Bau der Ortsumgehung.

Im Bereich von Ruhmannsfelden weist die Bundesstraße 11 keine stetige Linienführung auf und es ist kein sicheres Überholen von langsam fahrenden Fahrzeugen möglich. Darüber hinaus sind im Bestand nur plangleiche Einmündungen und Kreuzungen vorhanden. Dies hat in der Vergangenheit zu zahlreichen Unfällen beim Einbiegen und Kreuzen sowie beim Abbiegen geführt. Die Bundesstraße 11 stellt daher im Bereich von Ruhmannsfelden in der bayernweiten Unfallstatistik seit über 20 Jahren eine Unfallhäufung dar. Durch verkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Überholverbote) konnte das Unfallgeschehen nicht wesentlich verbessert werden.

Mit dem Bau der Ortsumgehung von Ruhmannsfelden werden die bestehenden plangleichen Einmündungen und Kreuzungen zu teilplanfreien Anschlussstellen umgebaut. Darüber hinaus wird in einem Teilstück der Ortsumgehung ein Überholfahrstreifen vorgesehen. Auf diese Weise sollen künftig die zahlreichen Unfälle beim Einbiegen und Kreuzen sowie beim Abbiegen vermieden und ein sicheres Überholen von langsam fahrenden Fahrzeugen ermöglicht werden. Mit dem Bau der Ortsumgehung kann somit die Verkehrssicherheit der Bundesstraße 11 im Bereich von Ruhmannsfelden wesentlich erhöht werden. Darüber hinaus kann mit dem Bau der Ortsumgehung die Leistungsfähigkeit der mit über 11 000 Kfz/24 h im bayernweiten Vergleich überdurchschnittlich hoch belasteten Bundesstraße gesteigert werden. Zudem kann der Markt Ruhmannsfelden vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

7.2 Welche Maßnahmen könnten aus Sicht der Staatsregierung zu einer Entlastung der Verkehrssituation zwischen Gotteszell und Viechtach führen, ohne neue Straßen bauen zu müssen?

Eine Entlastung der Verkehrssituation könnte durch eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs zum öffentlichen Verkehr erreicht werden. Um die Menschen zum Umsteigen beispielsweise vom Auto zum Bus zu bewegen, muss die Attraktivität des ÖPNV verbessert werden. Zuständiger ÖPNV-Aufgabenträger ist der Landkreis Regen, diesem obliegt die Planung und Organisation des ÖPNV vor Ort. Der Freistaat unterstützt die ÖPNV-Aufgabenträger durch staatliche ÖPNV-Zuweisungen. Diese wurden von 51 Mio. Euro in den letzten Jahren auf 94 Mio. Euro fast verdoppelt. Durch die Stärkung des ÖPNV kann aber ein Neubau von Straßen nicht grundsätzlich vermieden werden.

7.3 Wie wird sich aus Sicht der Staatsregierung die Einstellung der Bahnstrecke Gotteszell – Viechtach auf den Verkehr dieser Bundesstraßen auswirken?

Mit über 11 000 Kfz/24h ist das Verkehrsaufkommen der Bundesstraße 11 bei Ruhmannsfelden im bayernweiten Vergleich überdurchschnittlich hoch. Die Bundesstraße 85 weist zwischen Viechtach und Patersdorf mit rund 9 000 Kfz/24h ein im bayernweiten Vergleich durchschnittliches Verkehrsaufkommen auf.

Selbst unter der Annahme, dass bei einer Einstellung der Bahnstrecke Gotteszell – Viechtach jeder bisherige Bahnfahrer allein ein eigenes Fahrzeug benutzt und damit die Bundesstraßen 85 und 11 zwischen Gotteszell und Viechtach befährt, wird das dadurch erzeugte zusätzliche Verkehrsaufkommen aufgrund des bereits vorhandenen hohen Verkehrsaufkommens und der Verteilung der zusätzlichen Fahrten über den ganzen Tag keine wesentlichen Auswirkungen auf den Verkehr der Bundesstraßen haben.

8.1 Welchen Gesamtplan für Bayern gibt es für den Eisenbahnnahverkehr, für den der Freistaat Bayern zuständig ist, vor dem Hintergrund, dass es für den Eisenbahnfernverkehr, für den der Bund zuständig ist, den Bundesverkehrswegeplan gibt?

8.2 Ist die Staatsregierung der Meinung, dass die Planung des Eisenbahnnahverkehrs im Freistaat Bayern eher durch Zuruf und Einfluss einzelner kommunaler Politikerinnen und Politiker für singuläre Einzelstrecken isoliert betrieben werden soll, oder ist sie der Meinung, die einzelnen Bahnstrecken wirken aufeinander ein und müssten deshalb in einem Gesamtplan für ganz Bayern ganzheitlich geplant werden?

Seit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Jahr 1996 liegt gemäß Art. 87e Abs. 1 Grundgesetz in Verbindung mit § 1 Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) und Art. 15 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) die Zuständigkeit für den bayerischen SPNV beim Freistaat. Die Zuständigkeit für den Schienenpersonenfernverkehr, den Güterverkehr und die Schieneninfrastruktur (Fahrwege, Bahnhöfe, Versorgungsanlagen) liegt weiterhin beim Bund.

Der Freistaat bedient sich zur Wahrnehmung seiner Aufgaben im SPNV der BEG. Diese plant im Auftrag und nach den Vorgaben des zuständigen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) den SPNV für den gesamten Freistaat und stimmt diese Planung mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, den Eisenbahnverkehrsunternehmen, den betroffenen Aufgabenträgern für den SPNV in den benachbarten Ländern und Staaten sowie mit den Landkreisen und kreisfreien Städten als Aufgabenträgern für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr ab.

Der gesetzliche Rahmen für die Wahrnehmung dieser Aufgaben ist das BayÖPNVG. Dort sind Vorgaben enthalten, wie der bayerische SPNV auszugestaltet ist. Zudem wird auch das Verhältnis des SPNV zu anderen Verkehrsträgern bestimmt.

Art. 2 BayÖPNVG benennt den ÖPNV ausdrücklich als Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er soll im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Staatsgebiet als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen.

Das Gesetz unterscheidet zwischen dem allgemeinen ÖPNV (U-Bahn, Straßenbahn, Bus) einerseits und dem SPNV andererseits. Das Verhältnis dieser beiden Kategorien zueinander regelt Art. 2 Abs. 3 BayÖPNVG: Der Eisenbahn- und sonstige Schienenverkehr ist als attraktives Grundangebot auszugestalten, auf das der allgemeine ÖPNV ausgerichtet werden soll.

Darüber hinaus soll dem ÖPNV (also allgemeinem ÖPNV und SPNV) bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, soweit dies zur Ordnung der nahverkehrlichen Verbindungen erforderlich ist, dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt (Art. 3 BayÖPNVG).

Die Gestaltung des SPNV-Angebots baut auf diesen Grundlagen auf. Eine im Grundstandard angebotsorientierte, darüber hinaus nachfrageorientierte Planung, die die Bedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt, erfolgt auf Basis eines sog. Integralen Taktfahrplans. Das Ziel dieser Planung ist ein möglichst effizienter Einsatz der Finanz-

und Personalmittel des Freistaates zur Gewährleistung des Beförderungsanspruchs auf landesweit möglichst einheitlichem Qualitätsniveau. Laufend werden weitere Verbesserungen für Mensch und Umwelt angestrebt, wie etwa die Barrierefreiheit im Zusammenhang mit dem Verkehrsträger Schiene.

Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr arbeitet derzeit an der Fortschreibung eines Schienennahverkehrsplans, der Rahmenbedingungen für die künftige Ausgestaltung des Schienenverkehrs in Bayern beinhalten wird.

8.3 Wie bewertet die Staatsregierung die Empfehlung der Enquete-Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz Bayern“, Drs. 17/19700, S. 69: „das für die Streckenreaktivierung vorausgesetzte Kriterium ‚Mindestzahl von Fahrgästen‘ sollte überprüft werden und durch andere Kriterien zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit ergänzt werden“?

Mit der Thematik der 1000er-Regelung hat sich der Landtag im Jahr 2019 mehrfach befasst. Sowohl die ökologischen als auch die ökonomischen Aspekte sind bei einem Fahrgastpotenzial von nur 1000 pkm/km noch weit von einer Rentabilität hinsichtlich CO₂-Bilanz oder Finanzierungskosten gegenüber einem Busverkehr entfernt. Nur aufgrund der Besonderheiten des ländlichen Raums und der generell bei fast allen Reaktivierungsstrecken gegebenen Strukturschwäche der Region sind die Anforderungen von 1000 pkm/km als Mindestpotenzial überhaupt begründbar. Am Beispiel, dass das Kriterium 1000 pkm/km Streckenlänge bei Annahme eines Stundentaktes einer durchschnittlichen Mindestauslastung von 25 Personen pro Triebfahrzeug entspricht, wird dies deutlich. Wenn man bedenkt, dass ein Bus etwa 50 Sitzplätze aufweist, dann entspricht dies gerade einmal einem halben Bus. Daran wird klar, dass dieses Kriterium sicher nicht mit Blick auf die Ballungsräume, sondern gerade mit Blick auf eine Erfüllbarkeit im ländlichen Raum eingeführt wurde. Dieser Argumentation wurde unter anderem im Verkehrsausschuss des Landtags in der 12. Sitzung am 24.09.2019 anlässlich des Berichts der Staatsregierung („Dornröschenschlaf“, Drs. 18/2440) sowie am 07.11.2020 in der Plenarsitzung zum Thema „Neubewertung der Reaktivierungskriterien“ (Drs. 18/1192, 18/4445) auch ganz überwiegend zugestimmt.

Dass dieses Kriterium auch außerhalb von Ballungsräumen zu schaffen ist, zeigen einige der in den letzten Jahren untersuchten Strecken, die das 1000er-Kriterium erreicht haben.

- Volkach – Seligenstadt (Mainschleifenbahn),
- Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld,
- Wassertrüdingen – Gunzenhausen (nördliche Hesselbergbahn),
- Dombühl – Wilburgstetten (Romantische Schiene),
- Langenneufnach – Gessertshausen (Staudenbahn),
- Nördlingen – Wassertrüdingen (südliche Hesselbergbahn).

Die aufgeführten Strecken liegen allesamt im ländlichen Raum und teilweise auch in touristischen Regionen.

Die Eisenbahn ist ein Massenverkehrsmittel und dort einzusetzen, wo es Sinn macht. In Regionen, wo das Kriterium nicht zu erreichen ist, sollte über den Einsatz eines alternativen Verkehrsmittels nachgedacht werden, welches wie die Schiene im Stundentakt verkehrt. Das Ziel der „gleichwertigen Lebensverhältnisse in Bayern“ begründet den Beförderungsanspruch der Bevölkerung durch ein ausreichendes ÖPNV-Angebot, es bezieht sich nicht auf ein von ihm präferiertes ÖPNV-Verkehrsmittel. Es gilt also, den Mobilitätsanspruch der Bevölkerung durch das passende Verkehrsmittel unter Berücksichtigung ökonomischer und ökologischer Aspekte zu erfüllen. Dies kann die Schiene, muss sie aber nicht zwingend sein. Alternativen Verkehrsmitteln wie Kleinbussen, Sammeltaxen, Rufbussen etc., die in einem leicht zu merkenden Taktschema (Stundentakt, evtl. Zweistundentakt) verkehren und konsequent auf die Schiene ausgerichtet sind, ist die gleiche Wertigkeit zur Erfüllung des Beförderungsanspruchs einzuräumen. Es muss also unter der Vielzahl an Bedienformen ein für die Region passendes Konzept gefunden werden.