



Kerstin Schreyer, MdL

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

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
PI/G-4255-3/1118 B, 26.08.2020

Unser Zeichen  
55-3555.6-8

München  
10.11.2020

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Toni Schuberl vom 25.8.2020  
betreffend „Angekündigte Einstellung der Bahn zwischen Gotteszell und  
Viechtach. Kriterium der 1.000-Personenkilometer zur Reaktivierung von Ei-  
senbahnstrecken“**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wir folgt.

*Zu 1.1: Auf welcher wissenschaftlichen Grundlage (insbesondere bitte Studie,  
Jahr, Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, Datengrundlage und Schlussfol-  
gerungen benennen) beruht die Behauptung, eine Bahnstrecke mit weniger als  
1000-Personenkilometern je Kilometer Strecke wäre unökologisch?*

Das 1.000er-Kriterium lehnt sich an eine Regelung des Bundes an, der für Investi-  
tionen in Schienenwege den Nachweis des Erreichens des Schwellenwertes vo-  
raussetzt. Aus Sicht der Staatsregierung ist es sinnvoll, hier einen Gleichklang der  
Investitionskriterien zwischen Bund und Land herzustellen. Der Wert wurde des-  
halb in Bayern übernommen und durch entsprechende Landtagsbeschlüsse be-  
stätigt. Es handelt sich um eine politisch gefestigte Größenordnung, die eine an ei-

nem 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 Standard-Linienbus 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.

*Zu 1.2: Sind der Staatsregierung alternative Berechnungen bekannt?*

Alternative Berechnungen im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs sind nicht bekannt.

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

Nein.

*Zu 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.

*Zu 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 uns die Länderbahn 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.

*Zu 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 kann aufgrund der aktuellen pandemiebedingten Gesamtentwicklung der Nutzungszahlen in Bayern und Deutschland derzeit nicht seriös beurteilt werden.

*Zu 3.1: Wieviele Personenkilometer pro Streckenkilometer erreichten alle niederbayerischen Bahnlinien jeweils in den letzten 10 Jahren (bitte auf Bahnlinien und Jahre aufgliedern)?*

In der Tabelle ist dargestellt, welche Fahrgastnachfrage (Reisenden-km 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 (MoFr (S))										
Strecke	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Freising – Landshut	12.655	14.815	16.165	16.544	16.900	17.734	17.988	17.453	15.699	17.070
Landshut – Vilsbiburg	1.877	1.889	1.951	2.063	2.020	1.912	2.003	2.041	2.105	1.986
Vilsbiburg – Mühldorf	1.096	1.109	1.145	1.220	1.149	1.095	1.087	1.063	1.127	1.070
Mühldorf – Simbach	1.125	1.109	1.063	1.129	1.083	1.092	1.056	962	940	943
Neumarkt St. Veit- Pfarrkirchen	861	910	958	998	1.046	1.009	1.071	1.034	981	980
Pfarrkirchen – Passau	732	739	751	763	772	786	827	742	728	721
Plattling – Passau	2.450	2.496	2.735	2.749	2.884	2.858	2.760	2.803	2.771	2.841
Landshut – Plattling	3.476	3.426	3.732	3.976	4.058	3.927	3.888	3.955	3.877	3.810
Landshut – Neufahrn (Ndb.)	4.862	6.605	7.258	7.395	7.334	8.047	8.430	7.966	6.727	7.399
Obertraubling – Neufahrn (Ndb.)	4.419	6.136	6.552	6.661	6.586	7.307	7.614	7.218	6.044	6.793
Obertraubling – Radldorf	2.444	2.589	2.635	2.785	2.708	2.657	2.530	2.443	2.294	2.596
Radldorf – Neufahrn (Ndb.)	844	760	789	813	863	822	793	802	760	734
Radldorf – Straubing	3.453	3.465	3.512	3.642	3.622	3.584	3.409	3.269	3.124	3.327
Straubing – Bogen	656	627	605	607	676	709	800	762	783	749
Straubing – Plattling	1.783	1.833	1.768	1.732	1.617	1.615	1.535	1.431	1.291	1.485

Ingolstadt – Regensburg-Pr.	1.425	1.674	1.732	1.878	1.802	1.704	1.713	1.656	1.676	1.666
Plattling – Deggendorf	2.007	2.121	2.079	2.199	2.339	2.536	2.157	2.009	2.076	2.223
Deggendorf – Gotteszell	1.004	922	1.017	970	1.365	1.218	1.030	1.150	1.176	1.185
Gotteszell – Zwiesel	975	964	1.065	1.010	1.291	1.108	944	1.047	1.056	1.066
Gotteszell – Viechtach	0	0	0	0	0	0	379 <sup>1</sup>	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. Eisenstein	344	353	448	438	406	400	415	397	399	432

<sup>1</sup> Gotteszell-Viechtach: Start des Betriebes ab 12.09.2016

Quelle: BEG, Nachfrageermittlung eisenbahnverkehrsunternehmen

*Zu 3.2: Ist der Betrieb der Bahnlinien in Niederbayern, die das 1000er-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.

*Zu 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?*

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

*Zu 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?*

*Zu 4.2: Auf welche Studien stützt sich die Staatsregierung hierbei?*

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

Aufgrund ihres Sachzusammenhanges werden die Fragen 4.1 bis 4.3 gemeinsam beantwortet.

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.

*Zu 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 Instituts) 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.

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

*Zu 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.

*Zu 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.

*Zu 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.

*Zu 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 gehörte 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, Infovitriolen, 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 Freistaats, getragen werden. Der Freistaat fördert bei Vorliegen der Reaktivierungskriterien die Reaktivierung durch die Bestellung von Zugleistungen, so dass über die Infrastrukturentgelte die Investitionen in die Infrastruktur zumindest teilweise refinanziert werden können.

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

*Zu 6.3: Wie würde sich aus Sicht der Staatsregierung das Potential 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 2-h-Takt 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.

*Zu 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 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, beigelegt. 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 Unfalldhäufung 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 Überholstreifen 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/24h im bayernweiten Vergleich überdurchschnittlich hoch belasteten Bundesstraße gesteigert werden. Zudem kann der Markt Ruhmannsfelden vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

*Zu 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. € in den letzten Jahren auf 94 Mio. € fast verdoppelt. Durch die Stärkung des ÖPNV kann aber ein Neubau von Straßen nicht grundsätzlich vermieden werden.

*Zu 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.

*Zu 8.1: Welchen Gesamtplan für Bayern gibt es für den Eisenbahn-Nahverkehr, für den der Freistaat Bayern zuständig ist, vor dem Hintergrund, dass es für den Eisenbahn-Fernverkehr, für den der Bund zuständig ist, den Bundesverkehrswegeplan gibt?*

*Zu 8.2: Ist die Staatsregierung der Meinung, dass die Planung des Eisenbahn-Nahverkehrs 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?*

Die Fragen 8.1 und 8.2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Jahr 1996 liegt gemäß Art. 87e Abs. 1 des Grundgesetzes in Verbindung mit § 1 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) und Art. 15 des Gesetzes 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 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 Absatz 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 Freistaats 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.

*Zu 8.3: Wie bewertet die Staatsregierung die Empfehlung der Enquete-Kommission "Gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz Bayern", Drucksache 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"?*

Zur Thematik der 1.000er-Regelung hat sich der Landtag im Jahr 2019 mehrfach befasst. Sowohl die ökologischen als auch die ökonomischen Aspekte sind bei einem Fahrgastpotential von nur 1.000 Pkm/km noch weit von einer Rentabilität hinsichtlich CO<sub>2</sub>-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 1.000 Pkm/km als Mindestpotential überhaupt begründbar. Am Beispiel, dass das Kriterium 1.000 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 Bayerischen Landtags in der 12. Sitzung am 24. September 2019 anlässlich des Berichts der Staatsregierung („Dornröschenschlaf“, Drs. 18/2440) sowie am 7. November 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 1.000er-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.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Kerstin Schreyer  
Staatsministerin