



Christian Bernreiter

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

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
Pl/G-4255-3/2086/B
23.02.2022

Unser Zeichen
55-3555.6-1

München
15.03.2022

Schriftliche Anfrage der Herren Abgeordneten Dr. Markus Bächler und Maximilian Deisenhofer vom 22.02.2022 betreffend „Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken“

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu 1.: Welche konkreten Fördersätze gelten bei der Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken, bei denen das Potenzial von 1.000 Personenkilometern pro Kilometer Streckenlänge nicht erreicht wird?

Zu 2.: Ab wann tritt diese neue Regelung in Kraft?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den Regierungsfractionen des Landtags bestehen Überlegungen hinsichtlich einer Reaktivierungsperspektive für Strecken, die das Potential von 1.000 Personenkilometer pro Kilometer Streckenlänge noch nicht erreichen. Demnach könnte für solche Strecken eine Bestellung von Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bei

einer anteiligen Mitfinanzierung durch den Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) entsprechend dem ermittelten Potential sowie weiterer Faktoren erfolgen. Die kommunalen Spitzenverbände werden sich hierzu in ihren Gremien beraten. Ein konkreter Termin für die Umsetzung dieser Überlegungen kann derzeit nicht genannt werden. Bei Strecken, die das 1.000er-Kriterium erreichen, soll gemäß diesem Konzept nach wie vor eine vollständig vom Freistaat finanzierte SPNV-Bestellung erfolgen.

Für Investitionen des Schieneninfrastrukturbetreibers auf Strecken, die im SPNV reaktiviert werden, besteht seit dem Jahr 2020 die Möglichkeit einer Förderung nach den Regeln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) des Bundes. Dies gilt unabhängig davon, ob die Strecken zuvor im eisenbahnrechtlichen Sinne stillgelegt waren oder etwa im Güter- oder touristischen Verkehr genutzt werden. Zentrale Voraussetzung für die Förderung ist ein ausreichendes Nutzen-Kosten-Verhältnis von mindestens 1,0. Dann können bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten vom Bund gefördert werden.

Zu 3.: Inwiefern kommen die zusätzlichen 35 Millionen Euro aus dem Corona-Investitionsprogramm des Staatshaushalts (13 18/891 73) Reaktivierungsprojekten zugute?

Zu 4.: Welche Reaktivierungsprojekte möchte die Staatsregierung mithilfe dieser Mittel konkret unterstützen?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die im Corona-Investitionsprogramm vorgesehenen 35 Millionen Euro sind vorrangig für Ersatzinvestitionen auf nichtbundeseigenen Strecken (NE-Strecken) vorgesehen, unabhängig von der Art der Nutzung (Personen- oder Güterverkehr). In diesem Rahmen können auch zukünftige Reaktivierungsstrecken erheblich von dem Programm profitieren.

NE-Streckenbetreiber können auf Antrag im Zeitraum bis Ende 2023 für Ersatzinvestitionen eine Förderung erhalten.

Zu 5.: Beabsichtigt die Staatsregierung, einen Teil dieses Betrags dem Reaktivierungsvorhaben Staudenbahn zuzuführen?

Derzeit wird im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung nach der Standardisierten Bewertung die Förderwürdigkeit der investiven Maßnahmen zur Reaktivierung der Nördlichen Staudenbahn (Strecke Gessertshausen – Langenneufnach) untersucht. Damit soll eine Förderung nach dem GVFG des Bundes angestrebt werden. Sollte eine Bundesfinanzierung nicht oder nur teilweise möglich sein, könnte auch die Nördliche Staudenbahn finanziell über die Mittel aus dem Corona-Investitionsprogramm bei Ersatzinvestitionen unterstützt werden.

Zu 6.: Beabsichtigt die Staatsregierung, die in 3. genannten Mittel nach Auslaufen des Corona-Investitionsprogramms in den Folgejahren zu verstetigen?

Zu 7.: Falls ja, in welcher Höhe?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu können derzeit noch keine Aussagen getroffen werden. Grundsätzlich erkennt die Staatsregierung einen dauerhaften Zuschussbedarf für Ersatzinvestitionen auf nichtbundeseigenen Strecken, um deren Erhalt dauerhaft zu sichern. Es handelt sich hierbei jedoch nicht zwingend um eine Aufgabe des Freistaats. Zudem sollen Erfahrungswerte gesammelt werden, inwieweit das im Rahmen des Corona-Investitionsprogramms geschaffene Förderangebot angenommen wird.

Zu 8.: Inwiefern ist die Ankündigung von Staatsministerin Kerstin Schreyer, künftig nicht-bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Infrastrukturförderung für Maßnahmen an ihren Strecken zuzuführen mit dem Reaktivierungskriterium der Staatsregierung vereinbar, dass die Infrastruktur ohne Zuschuss des Freistaats in einen Zustand versetzt werden müsse, der einen attraktiven Zugverkehr ermöglicht?

Die Reaktivierungskriterien beziehen sich vor allem auf einen für den Schienenpersonennahverkehr notwendigen Ausbau der Streckeninfrastruktur. Die Förderung im Rahmen des Corona-Investitionsprogramms zielt hingegen auf Ersatzinvestitionen. Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Christian Bernreiter
Staatsminister