



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sebastian Körber FDP**
vom 04.10.2022

Finanzierung des ÖPNV in Bayern

Die Zuständigkeit für Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs liegt seit der Bahnreform grundsätzlich bei den Ländern. Der Bund unterstützt die Länder bei der Bewältigung dieser Aufgabe mit finanziellen Mitteln, insbesondere mittels des sogenannten Regionalisierungsgesetzes (RegG) (vgl. <https://dserver.bundestag.de>¹). Allerdings ist es nicht Aufgabe des Bunds, die komplette ÖPNV-Finanzierung sicherzustellen. In den letzten Jahren sind die Mittel des Bunds laut dem Sonderbericht des Bundesrechnungshofs wesentlich stärker angestiegen als die der Länder. Der Bundesrechnungshof kritisiert dabei, dass Transparenz und Wirtschaftlichkeit infolge der finanziellen Verflechtungen auf der Strecke bleiben (vgl. www.bundesrechnungshof.de)². Nichtsdestotrotz werden die Forderungen insbesondere aus Bayern nach zusätzlichen Regionalisierungsmitteln immer lauter.

¹ <https://dserver.bundestag.de/btd/20/006/2000672.pdf>

² <https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/sonderberichte/2022-sonderberichte/oepnv-finanzierung-durch-den-bund-bereinigung-notwendig>

Die Staatsregierung wird gefragt:

- 1.a) Wie hat sich das Gesamtbudget, das für die Finanzierung des ÖPNV (samt SPNV) in Bayern zur Verfügung steht, seit dem Jahr 2015 entwickelt (bitte um Angabe absolut in Euro pro Jahr)? 4
- 1.b) Wie hat sich der Anteil der Landesmittel gemessen am Gesamtbudget, das für die Finanzierung des ÖPNV (samt SPNV) in Bayern zur Verfügung steht, seit dem Jahr 2015 entwickelt (bitte um Angabe der Landesmittel absolut in Euro pro Jahr sowie prozentual im Verhältnis je Jahr)? 4
- 1.c) Wie hat sich der Anteil der Bundesmittel gemessen am Gesamtbudget, das für die Finanzierung des ÖPNV (samt SPNV) in Bayern zur Verfügung steht, seit dem Jahr 2015 entwickelt (bitte um Angabe der Bundesmittel absolut in Euro pro Jahr sowie prozentual im Verhältnis je Jahr)? 4
- 2.a) Wie kann sich die Staatsregierung erklären, dass gemäß Berichterstattung des Tagesspiegels Background Verkehr & Smart Mobility vom 10.08.2022 Bayern nur 11 Prozent der Mittel im Jahr 2017 zur Finanzierung des ÖPNV bereitgestellt hat? 4

2.b)	Inwiefern ist die Staatsregierung der Überzeugung, dass gemäß den Fragen 1 b, 1 c und 2 a der Freistaat seiner Zuständigkeit und Verantwortung (vgl. Vorwort) gerecht wird?	5
2.c)	Welche konkreten Maßnahmen hat die Staatsregierung bislang angesetzt, um den ÖPNV jenseits der Ballungsräume zu stärken (bitte um Bezugnahme unter Angabe der Mittel für strukturschwächere Regionen gemäß Definition und Abgrenzung der Staatsregierung je Regierungsbezirk seit dem Jahr 2015)?	5
3.a)	Für welche Bauprojekte ab fünf Mio. Euro (im Bereich der Investitionsförderung für den SPNV) wurden die Regionalisierungsmittel seit dem Jahr 2015 verwendet (mit Bitte um Nennung der einzelnen Vorhaben pro Jahr samt Fördersumme und nach den jeweiligen Regierungsbezirken aufgeschlüsselt)?	5
3.b)	Wie verteilen sich die Regionalisierungsmittel auf die einzelnen Regierungsbezirke (mit Bitte um Angabe je Jahr seit dem Jahr 2015 prozentual und absolut in Euro)?	5
3.c)	Wie hoch ist der Anteil der Regionalisierungsmittel je Verkehrsverbund seit dem Jahr 2015 (mit Bitte um Angabe je Jahr seit dem Jahr 2015 prozentual und absolut in Euro)?	6
4.a)	Welche Gründe liegen dafür vor, dass der Anteil der Investitionsförderung für den SPNV im Gegensatz zu den Leistungsbestellungen zwischen den Jahren 2015 und 2020 so sprunghaft anstieg (2015: 49 Mio. Euro, 2018: 149 Mio. Euro, 2020: 401 Mio. Euro)?	6
4.b)	Welche Gründe liegen dafür vor, dass der Managementaufwand seit dem Jahr 2015 so sprunghaft anstieg (2015: 13 Mio. Euro, 2018: 18 Mio. Euro, 2020: 23 Mio. Euro)?	6
4.c)	Wie setzen sich die einzelnen Kosten im Rahmen des Postens „Managementaufwand“ zusammen (bitte um Aufschlüsselung exemplarisch für die Jahre 2015, 2018 und 2020)?	7
5.a)	Inwiefern lassen sich hier (gemäß 4 c) Kosten einsparen?	7
5.b)	Wie verteilen sich die Mittel für Tarifausgleiche auf die einzelnen Regierungsbezirke (bitte um Aufschlüsselung pro Jahr seit dem Jahr 2015)?	7
5.c)	Wie hoch sollten die Regionalisierungsmittel für Bayern gemäß den Forderungen der Staatsregierung in den Jahren 2022 bis 2025 sein (bitte um Angabe pro Jahr)?	8
6.a)	Wie hoch ist der Anteil des 365-Euro-Jahrestickets an den gesamten Regionalisierungsmitteln (bitte um Angabe pro Jahr seit dem Jahr 2018 in Prozent)?	8
6.b)	Wie hoch ist der Anteil der 2. S-Bahn-Stammstrecke (SBSS) an den gesamten Regionalisierungsmitteln (bitte um Angabe pro Jahr seit dem Jahr 2014 in Prozent)?	8

6.c)	Wie hoch schätzt die Staatsregierung die zusätzlichen Mehrkosten der Verkehrsunternehmen in Bayern für die Jahre 2022 bis 2025 jeweils ein, die infolge der erhöhten Energiekosten zu Buche schlagen?	8
7.a)	Wie hoch war der Anteil, den Bayern im Zuge der Einführung des 9-Euro-Tickets für die Monate Juni, Juli und August vom Bund bekommen hat?	9
7.b)	Wie viele Mittel blieben hiervon unberührt bzw. wurden überkompensiert (mit Bitte um Angabe der Summe in Euro)?	9
7.c)	Wie gedenkt die Staatsregierung die übrig gebliebenen Mittel zu verwenden?	9
8.a)	Mit welchem konkreten Finanzierungsanteil hat die Staatsregierung für das Projekt 2. Stammstrecke jeweils gerechnet (bitte um Angabe jeweils je Kostenschätzung: 3,8 Mrd. Euro, 5,2 Mrd. Euro, 7,2 Mrd. Euro)?	9
8.b)	Inwiefern hat die Staatsregierung das Szenario in ihre Kalkulation berücksichtigt, dass der Nutzen-Kosten-Faktor der 2. Stammstrecke negativ wird (d. h. unter 1 fällt) und damit das Tragfähigkeitsprinzip greift?	9
8.c)	Welche Maßnahmen wurden vonseiten der Staatsregierung ergriffen, um Mehrkosten von zwei bis drei Mrd. Euro für die 2. Stammstrecke aufzubringen (bitte um Angabe des Haushaltstitels)?	10
	Anlage zu Frage 2c der Schriftlichen Anfrage des Abgeordneten Sebastian Körber (FDP) zur Finanzierung des ÖPNV in Bayern	11
	Hinweise des Landtagsamts	12

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 03.11.2022

- 1.a) Wie hat sich das Gesamtbudget, das für die Finanzierung des ÖPNV (samt SPNV) in Bayern zur Verfügung steht, seit dem Jahr 2015 entwickelt (bitte um Angabe absolut in Euro pro Jahr)?
- 1.b) Wie hat sich der Anteil der Landesmittel gemessen am Gesamtbudget, das für die Finanzierung des ÖPNV (samt SPNV) in Bayern zur Verfügung steht, seit dem Jahr 2015 entwickelt (bitte um Angabe der Landesmittel absolut in Euro pro Jahr sowie prozentual im Verhältnis je Jahr)?
- 1.c) Wie hat sich der Anteil der Bundesmittel gemessen am Gesamtbudget, das für die Finanzierung des ÖPNV (samt SPNV) in Bayern zur Verfügung steht, seit dem Jahr 2015 entwickelt (bitte um Angabe der Bundesmittel absolut in Euro pro Jahr sowie prozentual im Verhältnis je Jahr)?

Die Fragen 1a bis 1c werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Mittel, die für die Finanzierung des ÖPNV im Freistaat nach Haushaltsansätzen zur Verfügung stehen, haben sich wie folgt entwickelt:

Entwicklung der verfügbaren Mittel für ÖPNV					
in Mio. Euro	Anteil des Freistaates an Regionalisierungsmitteln	Landesmittel gemäß Haushaltsplan	Verfügbare Mittel Gesamt	%-Anteil Landesmittel an Gesamt	%-Anteil Regionalisierungsmittel an Gesamt
2015	1.109,75	336,88	1.446,63	23,3	76,7
2016	1.126,39	347,28	1.473,67	23,6	76,4
2017	1.240,97	293,38	1.534,35	19,1	80,9
2018	1.274,01	399,27	1.673,28	23,9	76,1
2019	1.307,82	452,90	1.760,72	25,7	74,3
2020	1.365,31	448,18	1.813,49	24,7	75,3
2021	1.424,41	546,81	1.971,22	27,7	72,3
2022	1.455,98	722,02	2.178,00	33,2	66,8

Hier nicht dargestellt sind die Mittel für den ÖPNV-Rettungsschirm (2020 bis 2022) und für das 9-Euro-Ticket (2022).

- 2.a) Wie kann sich die Staatsregierung erklären, dass gemäß Berichtserstattung des Tagesspiegels Background Verkehr & Smart Mobility vom 10.08.2022 Bayern nur 11 Prozent der Mittel im Jahr 2017 zur Finanzierung des ÖPNV bereitgestellt hat?

Es entzieht sich der Kenntnis der Staatsregierung, wie der Tagesspiegel zu seiner Berichterstattung kommt.

2.b) Inwiefern ist die Staatsregierung der Überzeugung, dass gemäß den Fragen 1 b, 1 c und 2 a der Freistaat seiner Zuständigkeit und Verantwortung (vgl. Vorwort) gerecht wird?

Der Freistaat erfüllt die Verpflichtung gemäß § 6 Abs. 1 RegG, die Regionalisierungsmittel für Zwecke des SPNV zu verwenden. Allein für Verkehrsbestellungen im SPNV wendet der Freistaat ca. 90 Prozent der Regionalisierungsmittel auf, im Übrigen für Investitionen und sonstige SPNV-Maßnahmen. Die Landesmittel stehen vor allem für Zwecke des allgemeinen ÖPNV zur Verfügung.

2.c) Welche konkreten Maßnahmen hat die Staatsregierung bislang angesetzt, um den ÖPNV jenseits der Ballungsräume zu stärken (bitte um Bezugnahme unter Angabe der Mittel für strukturschwächere Regionen gemäß Definition und Abgrenzung der Staatsregierung je Regierungsbezirk seit dem Jahr 2015)?

Die Staatsregierung unterstützt die Schaffung flächendeckender Verkehrs- und Tarifverbünde aus Bus und Bahn. Durch das Förderprogramm zur Verbundintegration lassen inzwischen alle 47 verbundfreien Landkreise und kreisfreien Städte eine Verbundgründung oder eine Verbunderweiterung untersuchen. Gerade abseits der städtischen Verdichtungsräume gibt es viele Gebiete, in denen der öffentliche Verkehr noch nicht in Verkehrsverbänden organisiert ist. Das Förderprogramm der Staatsregierung stärkt daher insbesondere den ländlichen Raum. Für Räume mit besonderem Handlungsbedarf (RmbH) sieht das Förderprogramm zudem höhere Förderquoten vor. In Ergänzung zur Verbunderweiterung arbeitet die Staatsregierung an der Einführung eines bayernweit durchgängigen Tickets nach dem Prinzip „Ein Klick – ein Ticket“. Zentrale Maßnahmen sind der Landestarif Bayern für tarifraumüberschreitende Fahrten und der Ausbau der staatlichen Plattform Durchgängiges Elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungs-System Bayern (DEFAS Bayern) zur Mobilitätsplattform Bayern. Mit diesen Vorhaben soll bayernweit ein einfacherer Zugang zum ÖPNV geschaffen werden.

Der Freistaat unterstützt die ÖPNV-Aufgabenträger finanziell bei der Erfüllung ihrer Aufgaben. So wird der ländliche Raum bei der Verteilung der ÖPNV-Zuweisungen gegenüber den Verdichtungsräumen begünstigt. 66 Prozent der Mittel fließen in die Fläche, 34 Prozent in die Städte München, Regensburg, Nürnberg/Fürth/Erlangen, Würzburg und Augsburg. Zudem wurden die Mittel für die ÖPNV-Zuweisungen verglichen mit dem Jahr 2017 annähernd verdoppelt. Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr fördert daneben bereits seit 2012 die Einrichtung bedarfsorientierter Bedienformen im ländlichen Raum. Die dafür aufgewendeten Mittel sind aus der Anlage ersichtlich.

3.a) Für welche Bauprojekte ab fünf Mio. Euro (im Bereich der Investitionsförderung für den SPNV) wurden die Regionalisierungsmittel seit dem Jahr 2015 verwendet (mit Bitte um Nennung der einzelnen Vorhaben pro Jahr samt Fördersumme und nach den jeweiligen Regierungsbezirken aufgeschlüsselt)?

3.b) Wie verteilen sich die Regionalisierungsmittel auf die einzelnen Regierungsbezirke (mit Bitte um Angabe je Jahr seit dem Jahr 2015 prozentual und absolut in Euro)?

3.c) Wie hoch ist der Anteil der Regionalisierungsmittel je Verkehrsverbund seit dem Jahr 2015 (mit Bitte um Angabe je Jahr seit dem Jahr 2015 prozentual und absolut in Euro)?

Die Fragen 3a bis 3c werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Freistaat hat gegenüber dem Bund jährlich die sachgerechte Verwendung der Regionalisierungsmittel nachzuweisen, seit 2016 auch unter Angabe von Daten für Bauprojekte ab fünf Mio. Euro. Dem Bund genügt hierfür eine gruppierte Darstellung. Eine Auswertung der für SPNV-Investitionsförderungen eingesetzten Regionalisierungsmittel nach Regierungsbezirken und Verkehrsverbänden ist nicht Teil der vom Freistaat gegenüber dem Bund zu führenden Nachweise über die Verwendung der Regionalisierungsmittel. Eine solche Auswertung wäre mit erheblichem Aufwand verbunden und kann in der zur Beantwortung zur Verfügung stehenden Zeit nicht erstellt werden.

Die folgenden Angaben beruhen auf den Verwendungsnachweisen gegenüber dem Bund:

Ausgaben für SPNV-Bauprojekte > 5 Mio.						
in Tsd. Euro	2016	2017	2018	2019	2020	2021
gesamt	45.582	71.361	121.547	286.035	388.105	277.615
2. S-Bahn-Stammstrecke	14.268	19.882	57.286	138.259	295.766	189.663
S-Bahn Nürnberg	3.644	1.483	5.609	5.390	4.516	10.671
Bahnausbau München	1.754	5.134	14.620	24.734	13.210	52.618
Erdinger Ringschluss	9.878	11.692	5.776	42.254	41.958	inkl. ED-Ringschluss
Stationsoffensive	2.120	520	3.496	411	5.315	506
barrierefreier Ausbau von Stationen	13.918	32.650	34.760	74.987	27.340	22.766
Elektrifizierungen						1.391

4.a) Welche Gründe liegen dafür vor, dass der Anteil der Investitionsförderung für den SPNV im Gegensatz zu den Leistungsbestellungen zwischen den Jahren 2015 und 2020 so sprunghaft anstieg (2015: 49 Mio. Euro, 2018: 149 Mio. Euro, 2020: 401 Mio. Euro)?

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) plant die Bestellung von Verkehrsleistungen im Rahmen des dafür verfügbaren Anteils an den Regionalisierungsmitteln. Die Höhe der Regionalisierungsmittel ist im RegG derzeit bis 2031 festgeschrieben. Die Leistungsbestellungen beruhen auf langfristigen Verkehrsverträgen.

Mittel für die Investitionsförderung von SPNV-Maßnahmen fließen entsprechend dem konkreten Mittelbedarf nach Projektstand. Der Mittelfluss unterliegt hier – wenngleich auf insgesamt deutlich niedrigerem Niveau als bei den Verkehrsbestellungen – größeren Schwankungen.

4.b) Welche Gründe liegen dafür vor, dass der Managementaufwand seit dem Jahr 2015 so sprunghaft anstieg (2015: 13 Mio. Euro, 2018: 18 Mio. Euro, 2020: 23 Mio. Euro)?

Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BEG, also der Aufgabenträgerorganisation für den SPNV im Freistaat, wurde im angefragten Zeitraum sukzessive deutlich erhöht (2015: 45 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, 2018: 62 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, 2020: 73 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter). Das war erforderlich, um die steigende Anzahl der immer komplexer werdenden Ausschreibungsprojekte, insbesondere aber auch die Abwicklung von Brutto-Verkehrsverträgen, mit denen künftig die Erlösverantwortung beim Freistaat liegt und damit verbundenen Folgeaufgaben wie Marketing, Controlling, Tarife und weitere Themenkomplexe sachgerecht bearbeiten zu können.

4.c) Wie setzen sich die einzelnen Kosten im Rahmen des Postens „Managementaufwand“ zusammen (bitte um Aufschlüsselung exemplarisch für die Jahre 2015, 2018 und 2020)?

Im Wesentlichen handelt es sich bei den genannten Beträgen für den „Managementaufwand“ um Regiemittel der BEG (2015: 9,6 Mio. Euro der genannten 13 Mio. Euro; 2018: 14,1 Mio. Euro der genannten 18 Mio. Euro und 2020: 16,6 Mio. Euro der genannten 23 Mio. Euro), die wiederum aus projektbezogenen Kosten (ca. 58 Prozent) sowie Personal- und Sachaufwand (ca. 42 Prozent) bestehen.

5.a) Inwiefern lassen sich hier (gemäß 4 c) Kosten einsparen?

Der Einsatz der Haushaltsmittel durch die Staatsregierung erfolgt unter Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit. Die Konzentration der Aufgaben der Planung, Organisation und Vergabe von SPNV-Leistungen in der Hand einer einzigen Aufgabenträgerorganisation für den gesamten Freistaat ist Ausfluss einer effizienten Verwaltung. Der Managementaufwand für die derzeit gefahrene Leistung von ca. 129 Mio. Zugkilometern pro Jahr im SPNV ist in Bayern deutlich geringer als in anderen Bundesländern. Bei der BEG sind aufgrund des deutlich gestiegenen Umfangs der Aufgaben sowie aufgrund zu beachtender gesetzlicher Vorgaben Kosteneinsparungsmöglichkeiten nicht ersichtlich.

5.b) Wie verteilen sich die Mittel für Tarifausgleiche auf die einzelnen Regierungsbezirke (bitte um Aufschlüsselung pro Jahr seit dem Jahr 2015)?

Für den Bereich des SPNV liegen der Staatsregierung hierzu keine Angaben vor. Für den allgemeinen ÖPNV ist Folgendes anzumerken: Hinsichtlich der Mittel für Tarifausgleiche für 365-Euro-Tickets für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende wird auf die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage des Abgeordneten Sebastian Körber (FDP) vom 08.12.2021 betreffend „Sinnhaftigkeit eines 365-Euro-Jahrestickets“ (Drs. 18/19628) verwiesen. Daneben wurden Tarifmaßnahmen wie folgt unterstützt, überwiegend aus dem Programm zur Förderung innovativer und nachhaltiger Angebote (FIONA) und noch nicht schlussgerechnet:

- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) (Oberbayern): Tarifstrukturreform, 2020: 10.518.742,34 Euro (nach Spitzabrechnung), 2021: 12.221.107,50 Euro
- Verkehrsverbund Großraum Ingolstadt (VGI) (Oberbayern): Aussetzung Tarifierhöhung, 2021: 450.000 Euro
- Augsburger Verkehrs- & Tarifverbund (AVV) (Schwaben): kostenfreie City-Zone, Aussetzung Tarifierhöhung, 2020: 1.450.000 Euro, 2021: 480.000 Euro

- Regensburger Verkehrsverbund (RVV) (Oberpfalz): kostenloser Altstadtbus, 2021: 37.500 Euro
- Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) (Mittelfranken): Tarifstabilität, 2020: 4.500.000 Euro, 2021: 4.500.000 Euro
- Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain (VAB) (Unterfranken): Pilotprojekt AboAktiv Seniorenticket, 2017: 230.000 Euro, 2018: 142.000 Euro
- Verkehrsunternehmens Verbund Mainfranken (VVM) (Unterfranken): Tarifmaßnahmen, 2020: 1.050.373,79 Euro, 2021: 1.050.373,79 Euro

5.c) Wie hoch sollten die Regionalisierungsmittel für Bayern gemäß den Forderungen der Staatsregierung in den Jahren 2022 bis 2025 sein (bitte um Angabe pro Jahr)?

Die Länder fordern gemeinsam vom Bund die systematische Erhöhung der Regionalisierungsmittel. Die Mittel müssen schon ab 2022 und dauerhaft um 1,5 Mrd. Euro gesteigert werden, um das Gesamtsystem ÖPNV zu sichern. Weitere krisenbedingte Kostensteigerungen, insbesondere Energiekosten, sind aus Mitteln des reaktivierten Wirtschaftsstabilisierungsfonds bereitzustellen.

Für die Erreichung der Ausbau- und Klimaschutzziele sind nochmals deutlich mehr Mittel erforderlich. Auf die Ausführungen in der Antwort zu Frage 2b zum Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV wird verwiesen.

Der Anteil des Freistaates an den Regionalisierungsmitteln beträgt derzeit ca. 15 Prozent.

6.a) Wie hoch ist der Anteil des 365-Euro-Jahrestickets an den gesamten Regionalisierungsmitteln (bitte um Angabe pro Jahr seit dem Jahr 2018 in Prozent)?

Für das 365-Euro-Ticket stehen Landesmittel zur Verfügung. Eine Inanspruchnahme der Regionalisierungsmittel ist auf Basis eines Deckungsvermerks im Haushaltsplan möglich, wenn die Landesmittel nicht ausreichen. Dies war bislang im Jahr 2020 mit ca. 1,5 Prozent der Regionalisierungsmittel und im Jahr 2021 mit ca. 0,28 Prozent erforderlich.

6.b) Wie hoch ist der Anteil der 2. S-Bahn-Stammstrecke (SBSS) an den gesamten Regionalisierungsmitteln (bitte um Angabe pro Jahr seit dem Jahr 2014 in Prozent)?

Die Anteile können für die Jahre ab 2016 dargestellt werden. Auf die Ausführungen zu den Fragen 3a bis 3c wird verwiesen.

Anteil Bau- und Planungskosten für die 2. SBSS an den Regionalisierungsmitteln in Prozent					
2016	2017	2018	2019	2020	2021
1,3	1,6	4,5	10,6	21,7	13,3

6.c) Wie hoch schätzt die Staatsregierung die zusätzlichen Mehrkosten der Verkehrsunternehmen in Bayern für die Jahre 2022 bis 2025 jeweils ein, die infolge der erhöhten Energiekosten zu Buche schlagen?

Die aktuelle weltpolitische Lage und das damit verbundene Schwanken der Energiepreise sowie noch nicht abschließend festgelegte Maßnahmen der Bundesregierung zur Abmilderung der gestiegenen Energiepreise für Verbraucher erschweren derzeit Aussagen zur Kostenentwicklung. Für den SPNV werden die Mehrkosten für Energie für die Jahre 2022 bis 2025 aus heutiger Sicht auf insgesamt 650,6 Mio. Euro geschätzt. Für den allgemeinen ÖPNV werden die zusätzlichen Energiekosten für 2022 auf zwischen 60 und 100 Mio. Euro geschätzt. Für die Jahre 2023 bis 2025 gibt es für den allgemeinen ÖPNV keine belastbaren Prognosen.

7.a) Wie hoch war der Anteil, den Bayern im Zuge der Einführung des 9-Euro-Tickets für die Monate Juni, Juli und August vom Bund bekommen hat?

Der Bund hat bislang insgesamt 2,5 Mrd. Euro für den Ausgleich der durch die Einführung und die Umsetzung des 9-Euro-Tickets entstandenen finanziellen Nachteile bereitgestellt. Der Anteil des Freistaates beträgt nach § 8 Abs. 3 RegG 529,2 Mio. Euro.

7.b) Wie viele Mittel blieben hiervon unberührt bzw. wurden überkompensiert (mit Bitte um Angabe der Summe in Euro)?

7.c) Wie gedenkt die Staatsregierung die übrig gebliebenen Mittel zu verwenden?

Die Fragen 7 b und 7 c werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es kann hierzu noch keine Aussage getroffen werden, weil die Schlussrechnung erst im Jahr 2024 erfolgen wird.

8.a) Mit welchem konkreten Finanzierungsanteil hat die Staatsregierung für das Projekt 2. Stammstrecke jeweils gerechnet (bitte um Angabe jeweils je Kostenschätzung: 3,8 Mrd. Euro, 5,2 Mrd. Euro, 7,2 Mrd. Euro)?

Bei den von der Deutschen Bahn im Jahr 2016 ermittelten Gesamtkosten des Projekts 2. Stammstrecke in Höhe von rund 3,8 Mrd. Euro entfielen auf den Freistaat Kosten in Höhe von rund 1,6 Mrd. Euro. Hinsichtlich der übrigen in der Frage genannten Zahlen wird auf die Antworten zu den Fragen 2 a bis 3 c der Schriftlichen Anfrage des Abgeordneten Sebastian Körber (FDP) vom 19.07.2022 betreffend 2. Stammstrecke Nr. I verwiesen. Die Zahlen beruhen nicht auf finalen Angaben der DB als Projektträgerin. Eine Zuordnung der Finanzierungsanteile zu den Projektbeteiligten erfolgte daher nicht.

8.b) Inwiefern hat die Staatsregierung das Szenario in ihre Kalkulation berücksichtigt, dass der Nutzen-Kosten-Faktor der 2. Stammstrecke negativ wird (d. h. unter 1 fällt) und damit das Tragfähigkeitsprinzip greift?

Auch nach den aktuell vorliegenden Daten der DB liegt der Nutzen-Kosten-Faktor über 1.

8.c) Welche Maßnahmen wurden vonseiten der Staatsregierung ergriffen, um Mehrkosten von zwei bis drei Mrd. Euro für die 2. Stammstrecke aufzubringen (bitte um Angabe des Haushaltstitels)?

Die Finanzierung des Projekts erfolgt im Rahmen der Haushaltsgesetzgebung.

Anlage zu Frage 2c der Schriftlichen Anfrage des Abgeordneten Sebastian Körber (FDP) zur Finanzierung des ÖPNV in Bayern

	Oberbayern		Niederbayern		Oberpfalz		Oberfranken		Mittelfranken		Unterfranken		Schwaben	
	ländlicher Raum	davon RmbH*	ländlicher Raum	davon RmbH										
2015														
ÖPNV-Zuweisungen	3.252.350	212.000	3.477.000	1.871.136	3.138.000	1.849.000	3.066.030	2.627.925	1.236.587	1.236.587	2.420.993	2.420.993	2.987.090	296.636
Förderprogramm zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum	284.638	0	151.096	123.915	480.397	320.261	195.394	66.210	42.655	42.655	27.720	27.720	479.837	11.837
2016														
ÖPNV-Zuweisungen	3.095.650	205.000	3.631.000	2.004.190	2.899.300	1.712.900	2.919.220	2.520.250	1.179.769	1.179.769	3.264.352	3.264.352	2.958.085	316.355
Förderprogramm zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum	420.643	0	227.771	207.356	446.893	298.000	70.630	42.065	29.800	29.800	30.987	30.987	460.067	10.067
2017														
ÖPNV-Zuweisungen	3.249.000	235.000	3.562.000	1.970.791	2.845.114	1.681.101	2.808.434	2.446.904	1.158.573	1.158.573	2.806.477	2.806.477	2.929.885	304.421
Förderprogramm zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum	348.173	0	495.565	473.335	459.041	358.250	25.575	17.970	21.777	21.777	0	0	473.450	12.525
2018														
ÖPNV-Zuweisungen	5.090.519	396.000	4.837.206	2.709.619	4.208.866	2.463.093	3.815.598	3.254.434	1.907.178	1.907.178	3.499.874	3.499.874	4.088.991	425.905
Förderprogramm zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum	168.191	0	1.127.449	1.011.797	451.011	319.475	0	0	21.777	21.777	0	0	326.788	16.943
2019														
ÖPNV-Zuweisungen	6.450.117	440.000	6.349.485	3.491.360	5.103.953	2.926.953	4.732.129	4.517.129	2.177.334	2.177.334	4.839.526	4.839.526	5.390.991	628.183
Förderprogramm zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum	90.866	0	2.381.234	2.238.324	546.936	460.494	0	0	143.150	143.150	26.400	26.400	373.193	22.423
2020														
ÖPNV-Zuweisungen	6.541.774	449.200	6.096.508	3.613.295	5.407.746	4.240.067	4.839.015	4.466.399	2.801.034	2.801.034	5.280.000	5.280.000	5.251.996	671.245
Förderprogramm zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum	133.806	0	1.679.203	1.316.263	971.844	758.352	976.898	976.898	242.786	242.786	173.452	173.452	337.865	8.406
2021														
ÖPNV-Zuweisungen	6.497.158	446.100	6.177.397	3.461.362	5.468.360	4.358.856	4.867.267	4.128.264	3.165.595	3.165.595	5.148.000	5.148.000	5.022.026	668.800
Förderprogramm zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum	188.384	0	1.624.431	1.341.241	703.253	652.030	1.931.183	1.931.183	323.280	323.280	190.922	190.922	463.843	6.445

Hinweise des Landtagsamts

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

—————

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.