



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**  
**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 22.06.2018

### Ausgabereste bei den Haushaltsmitteln für den Schienenpersonennahverkehr

Die Ausgabereste bei den Haushaltsmitteln, die für den Schienenpersonennahverkehr in ganz Bayern zur Verfügung stehen sollten, steigen seit Jahren. Die Antwort der Staatsregierung auf die Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Markus Ganserer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) vom 22.10.2015 unter Drs. 17/7907 erlaubt keine genauen Aussagen zur Verwendung der angesparten Regionalisierungsmittel. Forderungen nach Angebotsausweitungen im SPNV oder nach zusätzlichen Investitionsförderungsmaßnahmen weist die Staatsregierung stets mit dem pauschalen Argument, die zur Verfügung stehenden Mittel reichten nicht aus, zurück, ohne zu belegen, welcher Spielraum bei den Regionalisierungsmitteln tatsächlich besteht. So warten die Fahrgäste seit Jahrzehnten auf die Schließung der Taktlücken im Bayern-Takt. Nach überschläglicher Berechnung und einem durchschnittlichen Zugkilometerpreis von 8,08 Euro dürften für die Schließung der Taktlücken im Bayern-Takt weniger als 20 Mio. Euro pro Jahr ausreichen. Damit kostet die Angebotsausweitung unter 2 Prozent dessen, was die Bayerische Eisenbahngesellschaft derzeit für Bestellentgelte bereitstellt. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft bestellt in der Größenordnung von 1 Mrd. Euro pro Jahr SPNV-Leistungen.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Wie haben sich die Ausgabereste aus Kap. 03 67 (Schienenpersonennahverkehr) in den einzelnen Jahren seit 2014 entwickelt?
2. Für welche konkreten Projekte sind Mittel des laufenden Haushaltsansatzes und des Ausgaberestes aus Kap. 03 67 (Schienenpersonennahverkehr) durch Bewilligungen bereits gebunden bzw. für welche Investitionsförderungsmaßnahmen aus Regionalisierungsmitteln liegen Bewilligungen in welcher Höhe vor?
3. Welche Mittel sind für die einzelnen Investitionsförderungsmaßnahmen aus Regionalisierungsmitteln bereits geflossen?
4. Was würde nach Auffassung der Staatsregierung die Schließung der Taktlücken im Bayern-Takt jährlich kosten, damit in ganz Bayern, auch im ländlichen Raum, den Fahrgästen von frühmorgens bis spätabends, auch am Wochenende, mindestens ein Stundentakt zur Verfügung steht?

5. Aus welchen Gründen verweigert sich die Staatsregierung der Schließung der Taktlücken im Bayern-Takt?

## Antwort

**des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr**  
vom 18.08.2018

1. **Wie haben sich die Ausgabereste aus Kap. 03 67 (Schienenpersonennahverkehr) in den einzelnen Jahren seit 2014 entwickelt?**

Die Summe der Ausgabereste im Kap. 03 67 ist seit Ende 2014 gestiegen

- um 39.149.122 Euro im Haushaltsjahr 2015,
- um 153.676.798 Euro im Haushaltsjahr 2016,
- um 103.330.063 Euro im Haushaltsjahr 2017.

Dabei gilt es zu beachten, dass die Erhöhung des Regionalisierungsmittelansatzes ab 2016 um gut 100 Mio. Euro pro Jahr so spät im laufenden Jahr 2016 erfolgte, dass aufgrund der bis dahin fehlenden Planungssicherheit erst nachgelagert entsprechend erhöhte Verpflichtungen getätigt werden konnten. Insbesondere zusätzliche Bestellungen durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft sind erst nach entsprechendem zeitlichen Vorlauf möglich.

2. **Für welche konkreten Projekte sind Mittel des laufenden Haushaltsansatzes und des Ausgaberestes aus Kap. 03 67 (Schienenpersonennahverkehr) durch Bewilligungen bereits gebunden bzw. für welche Investitionsförderungsmaßnahmen aus Regionalisierungsmitteln liegen Bewilligungen in welcher Höhe vor?**

Folgende Gruppen investiver Maßnahmen sind in den Jahren ab 2018 zur Förderung aus Regionalisierungsmitteln vorgesehen:

2. Stammstrecke München	659 Mio. €
Bahnausbau Region München	282 Mio. €
Erdinger Ringschluss	277 Mio. €
S-Bahn Nürnberg	85 Mio. €
Neue Stationen (Stationsoffensive)	71 Mio. €
Barrierefreier Ausbau von Stationen	267 Mio. €
Bahnsteigauffhöhungen (Sicherstellung der weiteren Stationsnutzung)	77 Mio. €

Infrastrukturförderung aus Pönalemitteln	35 Mio. €
Elektromobilität (Streckenelektrifizierung/innovative Antriebe)	141 Mio. €
Digitalisierung	59 Mio. €
Sonstiges	28 Mio. €
Gesamtsumme Infrastrukturförderung	1.981 Mio. €

**3. Welche Mittel sind für die einzelnen Investitionsförderungsmaßnahmen aus Regionalisierungsmitteln bereits geflossen?**

Die einzelnen Vorhaben und die jeweils im Zeitraum 2015 bis 2017 eingesetzten Regionalisierungsmittel ergeben sich aus der Anlage.

**4. Was würde nach Auffassung der Staatsregierung die Schließung der Taktlücken im Bayern-Takt jährlich kosten, damit in ganz Bayern, auch im ländlichen Raum, den Fahrgästen von frühmorgens bis spätabends, auch am Wochenende, mindestens ein Stundentakt zur Verfügung steht?**

Um in Bayern flächendeckend Taktlücken zu schließen und einen Stundentakt anbieten zu können, ist die zusätzliche Bestellung von etwa 5 Mio. Zugkilometern pro Jahr notwendig. Unter der vereinfachenden Annahme, dass die Schlie-

ßung der Lücken überall zum aktuellen Zugkilometerpreis des jeweiligen Verkehrsvertrags erfolgen könnte, würde dies mehr als das Dreifache des vom Fragesteller genannten Betrags vom 20 Mio. Euro pro Jahr erfordern. Von der genannten Annahme kann aber insbesondere dort nicht ausgegangen werden, wo zusätzliche Fahrzeuge benötigt würden oder die Eisenbahnverkehrsunternehmen nur geringfügige Nachfragesteigerungen einkalkulieren könnten. Soweit Taktlückenschließungen außerhalb von Wettbewerbsverfahren vorgenommen werden, ist außerdem damit zu rechnen, dass deutlich höhere Bestellerentgelte als die aktuellen, im Wettbewerb erlangten Zugkilometerpreise verlangt werden.

**5. Aus welchen Gründen verweigert sich die Staatsregierung der Schließung der Taktlücken im Bayern-Takt?**

Ein zentrales Ziel der Staatsregierung bei der Weiterentwicklung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) war und ist die flächendeckende Einführung des Bedienungsstandards „Bayern-Takt“ und des Integralen Taktfahrplans. Bayern-Takt-Standard ist ein landesweiter Stundentakt, der heute weitestgehend umgesetzt ist. Wo Strecken in Einzelfällen noch nicht im Stundentakt bedient werden können, stehen dem neben den begrenzt vorhandenen Mitteln betriebliche und infrastrukturelle Hemmnisse entgegen.

Im Rahmen des 100-Millionen-Euro-Programms für den öffentlichen Verkehr schafft die Staatsregierung Spielräume, um sukzessive noch bestehende Taktlücken zu schließen.

**Anlage (zur Antwort auf Frage 3)**

Vorhabensbezeichnung	RegG-Mittel 2015-2017
Ausbau der Strecke Lauf a. d. Pegnitz – Hartmannshof für S-Bahn-Betrieb	57.500,00 €
Ausbau der Strecke München-Giesing – Deisenhofen	3.765,00 €
Ausbau der Strecke München-Pasing – Buchenau	1.146.000,00 €
Ausbau der Strecke Nürnberg – Ansbach (– Dombühl) für S-Bahn-Betrieb	3.044.888,04 €
Ausbau der Strecke Nürnberg – Forchheim (– Bamberg) für S-Bahn-Betrieb	2.209.250,00 €
Ausbau der Strecke Nürnberg – Lauf a. d. Pegnitz (Anpassung der Gleisgradienten)	9.750,00 €
Ausbau der Strecke Nürnberg – Neumarkt(Oberpf) für S-Bahn-Betrieb	-96.674,88 €
Ausbau der Strecke Selb-Plößberg – Grenze D/CZ (– Asch) zur Wiederaufnahme des SPNV	218.300,00 €
Ausrüstung von S-Bahn-Fahrzeugen mit automatischen Fahrgastzählgeräten	1.698.080,00 €
Außenreinigungsanlage München-Laim	-193.006,00 €
Bahnbetriebswerk Kempten, Ausbau (2. Bauabschnitt)	468.256,75 €
Bahnbetriebswerk München-Steinhausen, Ausbau	3.144.212,00 €
Bahnbetriebswerk Nürnberg-Gostenhof (zentrale Werkstatt für SPNV-Fahrzeuge), Neubau	7.600,00 €
Bahnsteigaufhöhung Kleinostheim und Stockstadt(Main)	220.000,00 €
Bahnsteigunterführung mit Rampen- und Treppenzugang in Rottendorf	79.500,00 €
Bahnsteigverlängerung Moosburg	210.000,00 €
Bahnübergangssicherungsanlage Garmisch-Partenkirchen Riesserseestraße (BZB); Erneuerung	51.972,65 €
Bahnübergangssicherungsanlagen auf den Strecken Bad Kötzing – Lam und Gotteszell – Viechtach;	
Nachrüstung von Zugbeeinflussungspunkten	55.198,15 €
Barrierefreier Ausbau Röthenbach (Pegnitz) und Nürnberg-Ostring	2.189.851,71 €
Barrierefreier Ausbau Donauwörth	386.000,00 €
Barrierefreier Ausbau Ebersberg	521.415,00 €
Barrierefreier Ausbau Feldkirchen	1.035.000,00 €
Barrierefreier Ausbau Geltendorf	603.762,00 €
Barrierefreier Ausbau Gernlinden	3.876,00 €
Barrierefreier Ausbau Gilching-Argelsried	1.549.000,00 €
Barrierefreier Ausbau Grafing Stadt	-19.152,00 €
Barrierefreier Ausbau Harthaus	258.075,00 €
Barrierefreier Ausbau Heimstetten	1.242.000,00 €
Barrierefreier Ausbau Herrsching	543.450,00 €
Barrierefreier Ausbau Höllriegelskreuth	4.031.000,00 €
Barrierefreier Ausbau Kaufering	95.000,00 €
Barrierefreier Ausbau Lohhof	27.000,00 €
Barrierefreier Ausbau München Donnersbergerbrücke	1.579.500,00 €
Barrierefreier Ausbau München Harras	707.605,00 €
Barrierefreier Ausbau München Hbf (Holzkirchner Flügelbahnhof)	520.441,00 €
Barrierefreier Ausbau München Karlsplatz	112.866,00 €
Barrierefreier Ausbau München Ost (taktile Leitstreifen)	381.000,00 €
Barrierefreier Ausbau München Siemenswerke	254.666,00 €
Barrierefreier Ausbau München-Lochhausen	372.000,00 €
Barrierefreier Ausbau München-Mittersending	2.200,00 €
Barrierefreier Ausbau München-Perlach	4.624.000,00 €
Barrierefreier Ausbau München-Riem	1.741.000,00 €
Barrierefreier Ausbau Oberschleißheim	22.895,00 €
Barrierefreier Ausbau Passau Hbf	3.615.945,00 €
Barrierefreier Ausbau Pfronten-Steinach	50.000,00 €
Barrierefreier Ausbau Pleinfeld	10.000,00 €
Barrierefreier Ausbau Poing	819.000,00 €
Barrierefreier Ausbau Possenhofen	206.954,00 €
Barrierefreier Ausbau Schweinfurt Hbf	294.442,00 €
Barrierefreier Ausbau Stockdorf	3.093.000,00 €
Barrierefreier Ausbau Tutzing	1.200.000,00 €
Barrierefreier Ausbau Weilheim(Oberbay)	3.700.000,00 €
Barrierefreier Ausbau Würzburg Hbf	31.455.928,66 €
Bau und Ausbau von Nahverkehrsanlagen im VGN-Gebiet ("90-Mio.-DM-Vertrag")	17.931,54 €
Beschaffung von 11 Elektrotriebzügen ET 423 für die S-Bahn München	2.307,00 €
Beschaffung von 20 Doppelstockwaggons und Umrüstung von ABn- u. Bn-Wagen	-1.460.161,00 €
Beschaffung von 22 Doppelstockwaggons	-73.040,00 €
Beschaffung von 42 Elektrotriebzügen ET 442 für die S-Bahn Nürnberg	9.890.614,00 €
Beschaffung von 90 Elektrotriebzügen ET 423 für die S-Bahn München	-485.171,00 €
Beschleunigung Tutzing – Weilheim	87.677,60 €
Blockverdichtung Hergatz – Lindau	72.800,00 €
Blockverdichtung Türkenfeld	431.000,00 €

Seite 2

Vorhabensbezeichnung	RegG-Mittel 2015-2017
Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen in Passau	8.885,37 €
Dynamische Schriftanzeiger an 18 Eisenbahnstationen in Unterfranken (WFB)	112.000,00 €
Dynamische Schriftanzeiger an 20 Eisenbahnstationen in Unterfranken	6.200,00 €
Dynamische Schriftanzeiger an 32 Eisenbahnstationen in Niederbayern	9.000,00 €
Dynamische Schriftanzeiger an 37 Eisenbahnstationen in Mittelfranken	28.000,00 €
Dynamische Schriftanzeiger an 53 Eisenbahnstationen in Schwaben	22.000,00 €
Dynamische Schriftanzeiger an 56 Eisenbahnstationen in der Oberpfalz	52.000,00 €
Dynamische Schriftanzeiger an 77 Eisenbahnstationen in Oberfranken	50.000,00 €
Elektrifizierung der S-Bahn-Strecke Dachau Bf – Altomünster	6.790.400,00 €
Elektrische Lautsprecheranlagen an den Eisenbahnstationen Bruckberg, Gündlkofen, Osterhofen und Straßkirchen	19.198,78 €
Erhöhung der Einfahrgeschwindigkeit Landshut(Bay)Hbf	200.000,00 €
Erneuerung der Eisenbahnüberführung über die Iller bei Fischen i.Allgäu	117.190,58 €
Fahrgastinformationssystem an den Stationen der Eisenbahnstrecke Kahl/Main – Schöllkrippen	26.500,00 €
Gleichzeitige Einfahrten Markt	119.000,00 €
Gleichzeitige Einfahrten Würth(Isar)	1.705.100,00 €
Neubau 2. Bahnsteigkante Blindheim	11.700,00 €
Neubau 2. Bahnsteigkante Kleinheubach	400.000,00 €
Neubau 2. Bahnsteigkante Untersteinach	1.000.400,00 €
Neubau Außenbahnsteig Arnschwang	726.500,00 €
Neubau der 2. Stammstrecke München (Bau)	1.931.250,00 €
Neubau der 2. Stammstrecke München (Dallmayr)	200.000,00 €
Neubau der 2. Stammstrecke München (Kommunikationskonzept)	1.815.640,00 €
Neubau der 2. Stammstrecke München (Planung)	40.226.554,00 €
Neubau der Strecke Neufahrn(b Freising) – Flughafen München Terminal ("Neufahrner Kurve")	18.414.937,00 €
Neubau der Strecke Wolfratshausen – Geretsried (Finanzierungs- und Planungsvereinbarung)	2.005.000,00 €
Neue Station Bad Reichenhall Nord	5.800,00 €
Neue Station Coburg-Beiersdorf	37.000,00 €
Neue Station Ergolding	33.500,00 €
Neue Station Füssen-Venetianerwinkel	10.800,00 €
Neue Station Hergensweiler	27.000,00 €
Neue Station Ingolstadt Audi	218.422,34 €
Neue Station Kaufbeuren-Haken	41.800,00 €
Neue Station Lindau-Aeschach	49.500,00 €
Neue Station Lindau-Oberreitnau	25.000,00 €
Neue Station Marktoberdorf Nord	6.100,00 €
Neue Station München-Freiham	400.000,00 €
Neue Station Sigmarszell-Schlachters	32.200,00 €
Neue Station Straubing Hafen (Ittling Industriegebiet)	3.856.800,00 €
Neue Station Weiden Nord	63.200,00 €
Neue Station Weißensberg	35.000,00 €
Neue Station Würzburg-Heidingsfeld Ost	180.000,00 €
P+R-Anlage Grafing Bahnhof	202.516,00 €
P+R-Anlage Weilbach	-40.999,74 €
Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem (RBL) im Allgäu (Regionalverkehr Allgäu GmbH), Einrichtung und Erweiterung	171.851,91 €
Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem (RBL) in der Oberpfalz (RBO GmbH), Einbindung FIA Hst. Weiden Josefskirche	6.465,00 €
Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem (RBL) in Franken (Omnibusverkehr Franken GmbH), Einrichtung	1.087.000,00 €
Regensburg Hbf Gleis 101	289.000,00 €
Streckenbeschleunigung Aichach	85.000,00 €
Umbau Bf Aschaffenburg Süd	2.910.000,00 €
Umbau Bf Freihung	753.900,00 €
Umbau Bf Klingenberg am Main	450.000,00 €
Umbau Bf Oberdachstetten	97.000,00 €
Umbau Bf Oberstaufen und Tunnel Oberstaufen	1.376.000,00 €
Umbau Bf Reuth(b Erbdorf)	1.192.200,00 €
Umbau Bf Roding	1.405.300,00 €
Umbau Bf Uffenheim (Bahnsteigneubau)	224.000,00 €
Umbau von 20 Eisenbahnwaggons für den Fahrradtransport	-66.111,00 €
Videoaufzeichnungsanlage in 133 Elektrotriebzügen ET 423 der S-Bahn München	529.000,00 €
Videoausstattung an 41 Stationen der S-Bahn München sowie Aufschaltung auf 3S-Zentrale	76.800,00 €
Zugdeckungssignal Landshut(Bay)Hbf Gl. 6	650.000,00 €
<b>Summe Infrastrukturförderung aus Regionalisierungsmitteln 2015-2017</b>	<b>180.466.770,46 €</b>