



Christian Bernreiter

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

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
Pl/G-4255-3/2069 B, 8.02.2022

Unser Zeichen
53-3541-1-2

München
02.03.2022

**Schriftliche Anfrage der Frau Abgeordneten Rosi Steinberger vom
08.02.2022 betreffend „Bahnstrecke Frontenhausen/Marklkofen – Neumarkt-
St.Veit“**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Vorbemerkung:

Nach dem Grundgesetz ist der Bund für den Schienenpersonenfernverkehr und den Schienengüterverkehr zuständig, die beide eigenwirtschaftlich betrieben werden müssen. Der Bund ist ebenfalls für die bundeseigene Eisenbahninfrastruktur zuständig. Der Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur nichtbundeseigener Schieneninfrastrukturunternehmen ist eine freiwillige unternehmerische Aufgabe.

*Zu 1. a): Wer ist Eigentümer*in der Eisenbahninfrastruktur der Bahnstrecke Frontenhausen/Marklkofen – Neumarkt St. Veit?*

Das Grundstück, auf dem sich die Strecke befindet, steht im Eigentum der DB Netz AG (DB).

*Zu 1. b): Wer ist derzeit Betreiber*in der Bahnstrecke Frontenhausen/Marklkofen – Neumarkt St. Veit?*

Die Bahnstrecke Frontenhausen/Marklkofen – Neumarkt St. Veit hat seit dem Jahr 2019 keinen Betreiber gemäß Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).

*Zu 1. c): Welche Aufgaben hat ein*e Betreiber*in einer Bahnstrecke (bitte aufgliedern nach Bahnstrecke in Betrieb, Zugverkehr eingestellt und Bahnstrecke stillgelegt)?*

Ein Betreiber einer aktiven Bahnstrecke hat insbesondere folgende Aufgaben:

- bei öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen den Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugang zu dieser Infrastruktur zu gewähren,
- die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten,
- den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur sowie
- die Anschlussgewährung für angrenzende Eisenbahnen.

Ob auf einer solchen Strecke ein Zugverkehr stattfindet oder nicht, ist für die Pflichten des Betreibers nicht von Bedeutung.

Der ehemalige Betreiber einer stillgelegten Bahnstrecke ist verpflichtet, seine Eisenbahninfrastruktur in einem für eine stillgelegte Gleisinfrastruktur ausreichend betriebssicheren Zustand zu halten. Hierzu gehört insbesondere die Kontrolle des ordnungsgemäßen Verschlusses von Weichen und der Funktionsfähigkeit von Gleisabschlüssen sowie des Vorhandenseins der notwendigen Warneinrichtungen, aber auch des gefahrlosen Zustands von Leitungsquerungen, Bahnübergängen und Brücken.

Zu 2. a): In welchem baulichen Zustand befindet sich die Strecke Frontenhausen/Marklkofen – Neumarkt St. Veit derzeit?

Den Streckenzustand in Gänze kennt zuverlässig nur die Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE) als Pächter und letzter Streckenbetreiber. Nach Einschätzung der Staatsregierung ist die Strecke in einem sehr schlechten, weitgehend abgenutzten Zustand.

Zu 2. b): Welchen Status hat die Bahnstrecke derzeit?

Die Strecke Frontenhausen/Marklkofen – Neumarkt St. Veit ist 2019 auf Antrag des damaligen Betreibers RSE stillgelegt worden. Dieser Status ist aktuell weiter gültig. Die Strecke ist jedoch noch eisenbahnrechtlich gewidmet, da bisher keine Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken erfolgt ist.

*Zu 2. c): Welche Pläne für die Zukunft der Strecke gibt es derzeit (bitte aufgliedern in Eigentümer*in , Betreiber*in , Sonstige Pläne)?*

Der Staatsregierung ist hierzu nichts bekannt.

Zu 3. a): Wie hoch werden die Kosten für eine Instandsetzung zur Inbetriebnahme der Strecke geschätzt?

Die Kosten für eine Instandsetzung der Strecke Frontenhausen/Marklkofen – Neumarkt St. Veit können seitens der Staatsregierung weder beziffert noch geschätzt werden.

Zu 3. b): Wer ist für eine Instandsetzung der Strecke verantwortlich?

Eine öffentlich-rechtliche Verpflichtung hierzu besteht nicht. Derjenige, der künftig die Strecke wieder aktiv betreiben will oder ein Interesse an der Instandsetzung hat, kann jedoch nach eigener wirtschaftlicher Entscheidung die Strecke wieder in einen betriebsfähigen Zustand versetzen.

Zu 3. c): Welche Fördermittel gibt es für die Instandsetzung einer stillgelegten Bahnstrecke (bitte in Fördermittel von Bund/Freistaat aufgliedern)?

Eine solche Förderung ist abhängig vom grundsätzlichen Zweck der Streckennutzung, von der Art der Maßnahme, von der Lage der Strecke und von der Größe und Eigentümerstruktur des jeweiligen Unternehmens. Da dies in weitergreifenden Programmen erfolgt, gibt es keine zweckbestimmten Summen. Es werden nachfolgend daher lediglich grundsätzliche Förderansätze aufgeführt.

Die DB kann für Strecken in ihrem Portfolio für die Instandsetzung Bundesmittel der aktuell gültigen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) einsetzen – unabhängig davon, ob die Strecken anschließend im Güter- oder Personenverkehr genutzt werden sollen.

Seit dem Jahr 2020 ist – befristet bis zum Jahr 2030 – grundsätzlich eine Bundesförderung der Grunderneuerung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) möglich, wenn die Strecke zur Reaktivierung für den Schienenpersonenverkehr (SPNV) ertüchtigt werden soll. Eine Förderung durch den Freistaat ist hierbei nicht möglich (siehe Antwort zur Fragen 7. a) bis 7. c)).

Bei Instandsetzungsmaßnahmen im Zusammenhang mit Eisenbahnkreuzungen gibt es zum einen die im Eisenbahnkreuzungsgesetz verankerten Kostenaufteilungen. Zum anderen können nicht-bundeseigene Eisenbahnen bei ihrem Anteil im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel vom Freistaat finanziell gefördert werden, insbesondere wenn es sich um eine Maßnahme zur Förderung des SPNV handelt.

Gegebenenfalls können im Einzelfall auch Instandsetzungsmaßnahmen von der EU gefördert werden, sofern sie in einem Fördergebiet bzw. -korridor liegen und die jeweiligen Fördervoraussetzungen erfüllen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Zu 4. a): Welcher Personenverkehr hat in der Vergangenheit auf der Strecke Frontenhausen/Marklkofen – Neumarkt St. Veit stattgefunden?

Der Staatsregierung liegen keine Informationen vor, ob in der Vergangenheit bei den Streckenbetreibern Trassen für Züge mit Personentransport beantragt und genutzt worden sind. Der letzte reguläre Personenzug durch die Bundesbahn fuhr im

Jahr 1970. Da der SPNV auf dieser Strecke schon vor der Regionalisierung eingestellt und kein Bedarf für eine Reaktivierung vorhanden gewesen ist, hat der Freistaat auch mit Übernahme der SPNV-Verantwortung ab dem Jahr 1996 keinen Regionalverkehr auf der Strecke bestellt.

Zu 4. b): Welchen Standortvorteil erhält eine Kommune durch einen Bahnanschluss an den Güter- bzw. Personenverkehr?

Ein Bahnanschluss an den Güter- bzw. Personenverkehr kann die Attraktivität einer Kommune als Wohnungs- und Wirtschaftsstandort grundsätzlich erhöhen. Im Personenverkehr kann sich z.B. für Pendler eine Alternative zum Auto ergeben, und die Schienenanbindung kann für die Menschen ein Grund für den Umzug bzw. das Bleiben in einer Kommune sein. Auch im Wirtschaftssektor können sich je nach Kommune ggf. Vorteile durch eine Anbindung an den Personenverkehr ergeben, z.B. im touristischen Bereich, im Handel oder im Produzierenden Gewerbe. Im Güterverkehr kann eine Schienenanbindung für die vorhandenen Wirtschaftsunternehmen Vorteile bringen, und neue Unternehmen können ggf. durch diesen Standortfaktor angezogen werden, insbesondere im Bereich der industriellen und logistischen Betriebe.

Generell hängt die Bedeutung einer Schienenanbindung an den Güter- bzw. Personenverkehr von den Strukturen einer Kommune oder einer Region ab und kann daher unterschiedlich hoch sein.

Zu 4. c): Besteht ein öffentliches Interesse an einer Wiederaufnahme des Personenverkehrs (bitte begründen)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 7. a) bis 7. c) verwiesen.

Zu 5. a): Welcher Güterverkehr hat in den letzten 25 Jahren auf der Strecke Frontenhausen/Marklkofen – Neumarkt St. Veit stattgefunden?

Der Staatsregierung ist hierzu bekannt, dass vor der Stilllegung der Strecke zwei kurze Güterzüge werktäglich zum Transport von Müllcontainern des Abfallzweckverbandes die Strecke genutzt haben. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Zu 5. b): Besteht ein öffentliches Interesse an der Wiederaufnahme des Güterverkehrs (bitte begründen)?

Zu 5. c): Ist der Staatsregierung ein privates Interesse an einer Wiederaufnahme des Güterverkehrs bekannt?

Die Fragen 5. c) und 5. b) werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es besteht nach Kenntnis der Staatsregierung derzeit weder das Interesse eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens daran, die Strecke Frontenhausen/Marklkofen – Neumarkt St. Veit zu betreiben, noch gibt es Unternehmen, die Gütertransporte auf dieser Schienenstrecke zu Marktkonditionen nachfragen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Zu 6. a): Welches Einsparpotenzial an LKW würde eine Wiederaufnahme des Mülltransports auf der Bahnstrecke Frontenhausen/Marklkofen – Neumarkt St. Veit zur Müllverbrennungsanlage nach Burgkirchen bieten?

Ausgehend von der zuletzt gefahrenen Menge an Müllcontainern könnten ca. zehn Lkw werktäglich eingespart werden.

*Zu 6. b): Welche Probleme sieht die Staatsregierung durch den fortschreitenden Mangel an Berufskraftfahrer*innen im Güterverkehr?*

Mittel- bis langfristig könnte es dazu kommen, dass aufgrund eines Mangels an Lkw-Fahrern und Fahrerinnen Engpässe entstehen. Die Staatsregierung versucht, diesem Mangel durch eine Reihe von Maßnahmen entgegenzuwirken. Hierzu zählen unter anderem die Verbesserung der Rahmenbedingungen für das Fahrpersonal, Entbürokratisierung bei Aus- und Weiterbildung sowie die Steigerung der Attraktivität des Berufs insbesondere für Frauen.

Zu 6. c): Könnte dieser Mangel langfristig durch mehr Güterverkehr auf der Schiene aufgefangen werden?

Dieser Mangel könnte nur bedingt durch die Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene aufgefangen werden. Lkw sind überwiegend im Kurzstrecken und Verteilerverkehr unterwegs. Hier ist eine Verlagerung auf die Schiene entweder aufgrund fehlender Anbindung gar nicht möglich oder wirtschaftlich nicht darstellbar. Auch gibt es auf der Schiene momentan zu wenig freie Kapazität, um maßgebliche Teile des Straßengüterverkehrs aufzunehmen. Zudem bestehen im Schienenbereich die Herausforderungen des Fachkräftemangels analog zum straßengebundenen Güterverkehr und betreffen nicht nur das Personal bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern auch bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Zu 7. a): Welchen Stellenwert genießt die Reaktivierung von Bahnstrecken bei der Staatsregierung?

Zu 7. b): Plant die Staatsregierung eine Evaluierung der Bahnstrecke Frontenhäuser/Marklkofen – Neumarkt St. Veit?

Zu 7. c): Falls nein, Welche Voraussetzungen müssten gegeben sein, damit eine Evaluierung der Strecke in Betracht gezogen wird?

Die Fragen 7. a) bis 7. c) werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Staatsregierung steht Reaktivierungen von Eisenbahnstrecken für den SPNV aufgeschlossen gegenüber, sofern die Reaktivierung sinnvoll und möglich ist. Die Beurteilung dieser Voraussetzungen erfolgt anhand von vier Reaktivierungskriterien. Bevor der Freistaat einen Reaktivierungsprozess startet, müssen folgende Rahmenbedingungen erfüllt sein:

Erste Voraussetzung für den Beginn des Reaktivierungsprozesses ist das Vorliegen positiver, schriftlicher Gremienbeschlüsse zugunsten einer Reaktivierung der Strecke durch die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Für eine sinnvolle Reaktivierung ist immer darzulegen, dass die Anpassung des ÖPNV-Konzepts an einen SPNV-Betrieb einen verkehrlichen Gesamtnutzen für

die Region zu erzielen vermag. Dies ist häufig innerhalb einer Region keineswegs unstrittig, da Veränderungen des Nahverkehrskonzepts durch Anpassungsmaßnahmen des allgemeinen ÖPNV oft erhebliche Auswirkungen auf die bestehenden Verkehre und daher für Teile der Bevölkerung auch nachteilige Folgen haben können. Deshalb besteht die Staatsregierung auch auf der Herstellung eines regionalen Konsenses, belegt durch oben genannte Gremienbeschlüsse der betroffenen ÖPNV-Aufgabenträger, die die Reaktivierungskriterien anerkennen und die notwendige Anpassung des Nahverkehrskonzepts im Falle einer Reaktivierung verbindlich zusichern. Die Reaktivierungskriterien des Freistaats lauten:

1. Eine vom Freistaat Bayern anerkannte Prognose ergibt, dass eine Nachfrage von mehr als 1.000 Reisenden-Kilometer pro Kilometer betriebener Strecke zu erwarten ist.
2. Die Infrastruktur wird ohne Zuschuss des Freistaats in einen Zustand versetzt, der einen attraktiven Zugverkehr ermöglicht.
3. Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist bereit, die Strecke und die Stationen dauerhaft zu betreiben und berechnet hierfür Infrastrukturkosten, die das Niveau vergleichbarer Infrastruktur der Deutschen Bahn nicht übersteigen.
4. Die ÖPNV-Aufgabenträger müssen sich vertraglich verpflichten, ein mit dem Freistaat Bayern abgestimmtes Buskonzept im Bereich der Reaktivierungsstrecke umzusetzen.

Bisher liegen dem Freistaat für die Strecke Frontenhausen/Marklkofen – Neumarkt St. Veit keine Gremienbeschlüsse vor. Vorher wird der Freistaat keine Reaktivierungsüberlegungen aufgreifen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Christian Bernreiter
Staatsminister