

## Fachgespräch

### zum Thema

### Stand der Infrastrukturvorbereitung bei den zur Reaktivierung anstehenden Eisenbahnstrecken

### (Vollzug Landtagsdrucksache 18/12595)

Vorsitz: Sebastian Körber (FDP)

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Frau Fuchs, sehr geehrte Herren, recht herzlich willkommen bei unserem Fachgespräch. Wir heute haben Frau Bärbel Fuchs zu Gast, die Geschäftsführerin der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, Herrn Klaus-Dieter Josel, den Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG für Bayern, Herrn Michael Frank, Geschäftsführer der Mittelfränkischen Eisenbahnbetriebsgesellschaft, Herrn Josef Böck, den Vorsitzenden des Staudenbahn-Schienenweg-Trägervereins, sowie Herrn Werner Ziegelmeier, Geschäftsführer der SWU mobil GmbH. (Beifall) – Wir haben vorab vier Fragen adressiert, und ich würde unseren Gästen zuerst die Möglichkeit geben, in fünf bis sieben Minuten ein Kern-Statement zu diesen Fragen abzugeben. Dann würde ich die Diskussion für Nachfragen der Kolleginnen und Kollegen öffnen. – Ich sehe soweit Zustimmung. Ladies first – Frau Fuchs, Sie haben das Wort.

**Sve Bärbel Fuchs (Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH):** Sehr geehrter Herr Körber, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen von der Staudenbahn und der MEBG, lieber Klaus-Dieter Josel! Ich möchte zunächst kurz auf die Rolle der BEG bei Reaktivierungen eingehen. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft plant, finanziert und kontrolliert den Schienenpersonennahverkehr im Auftrag des Freistaats Bayern. Die BEG hat die Aufgabe, die staatlichen Mittel möglichst effizient einzusetzen und so für die Fahrgäste ein Maximum an Leistung herauszuholen. Das wichtigste Instrument dafür sind unsere Vergabeverfahren für die Leistungen im Schienenpersonennahverkehr, die im Wettbewerb vergeben werden. Dies ist auch bei den Reaktivierungen die wesentliche Aufgabe der BEG, also die Vergabe eines Verkehrsvertrags an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen und nach erfolgter Inbetriebnahme auch die Kontrolle der Leistung der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Im Reaktivierungsprozess

selbst haben wir zusätzlich eine Dienstleistungsfunktion, denn wir führen die notwendige Potenzialprognose durch und finanzieren sie, nachdem die Gremienbeschlüsse der Aufgabenträger des ÖPNV, also der Landkreise und der kreisfreien Städte, vorliegen. Außerdem sprechen wir eine Bestellgarantie von in der Regel zwölf Jahren gegenüber den ÖPNV-Trägern aus, um eine Finanzierung der Infrastruktur-Ertüchtigung zu erleichtern.

Wann soll der Betrieb auf den Strecken, die heute hier diskutiert werden, aufgenommen werden, wann ist mit einer Betriebsaufnahme mit den Strecken zu rechnen? – Ich beginne mit der nördlichen Staudenbahn; hier sind heute Vertreter zugegen. Die nördliche Staudenbahn geht von Gessertshausen nach Langenneufnach. Eine Inbetriebnahme ist für Dezember 2022 geplant gewesen; wir streben momentan gemeinsam mit dem Staudenbahn-Trägerverein, dem Landkreis Augsburg, eine Inbetriebnahme für Dezember 2024 an. Wir haben hier eine besondere Situation: Wir haben hier bereits einen Verkehrsdurchführungsvertrag mit der bayerischen Regio-Bahn abgeschlossen. Das sogenannte Augsburger Netz Los 2, also das Dieselnetz Augsburg, betreibt die bayerische Regio-Bahn.

Bei der nördlichen Hesselbergbahn zwischen Gunzenhausen und Wassertrüdingen ist eine weitere Inbetriebnahme für Dezember 2024 geplant. Hier sind wir allerdings noch davon abhängig, dass der Kreuzungsbahnhof in Langlau durch die DB Netz und auch die Reaktivierungsstrecke für den Schienenpersonennahverkehr durch die Bayern Bahn soweit ausgebaut wird, dass dort auch der stündliche umsteigefreie Verkehr zwischen Wassertrüdingen, Gunzenhausen und Pleinfeld durchgeführt werden kann.

Die dritte Strecke ist die Romantische Schiene von Dombühl nach Wilburgstetten. Hier ist der aktuelle Entwicklungsstand, dass der Reaktivierungsprozess läuft. Hier gibt es allerdings noch keinen Inbetriebnahmetermin und auch noch keinen Verkehrsvertrag dazu. – Es gibt auch noch zahlreiche andere Strecken, wo der Reaktivierungsprozess bereits läuft und wo auch schon positive Gremienbeschlüsse der ÖPNV-Aufgabenträger vorliegen. Das sind die südliche Hesselbergbahn mit abgeschlossener Potenzialprognose, die Main-schleifenbahn, Maxhütte–Haidhof – Burglengenfeld und die untere Steigerwaldbahn. Dort wird die Potenzialprognose zeitnah veröffentlicht werden. Bei zwei weiteren Strecken sind Potenzialprognosen zu aktualisieren bzw. zu berechnen, bei der Strecke Lohr Stadt – Lohr

Bahnhof und dem Münchener Nordring von Karlsfeld bis Johanniskirchen. Hier wurde die Potenzialprognose angestoßen bzw. ist im ersten Fall zu aktualisieren. – Außerdem gibt es 16 weitere Strecken, bei denen bereits erste Initiativen gestartet sind. Dort fehlen allerdings noch die Gremienbeschlüsse der Aufgabenträger.

Sie haben eben vernommen, dass es bei der Staudenbahn ein wenig "hakelt". Sie haben uns die Frage gestellt, welche Lehre wir aus der verspäteten Inbetriebnahme ziehen. Wir müssen die Prozesse der Streckenaktivierung und der Vergaben künftig zeitlich so harmonisieren, dass für keinen der Beteiligten ein finanzielles Risiko entsteht. Der Reaktivierungsprozess zur Infrastruktur braucht einen Vorlauf von geschätzt fünf bis zehn Jahren, je nach Aufwand. Damit eng verbunden ist die Frage der Finanzierung. Der Prozess eines Verkehrsvertrags von der Planung über die Ausschreibung bis zur Inbetriebnahme dauert etwa fünf Jahre. Zu Beginn dieses Prozesses müssen daher die Gremienbeschlüsse der Landkreise vorliegen, die die Reaktivierungskriterien des Freistaats vorbehaltlos anerkennen. Denn dann besteht Konsens, die Schiene in die regionalen Verkehrskonzepte so zu integrieren, dass auch maximale Potenziale auf der Schiene erzielt werden können. Dies ist dann auch der Auftakt für eine Potenzialanalyse. Außerdem sind die Landkreise die Treiber im Infrastrukturertüchtigungsprozess, die sich um ein Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen bemühen und den Reaktivierungsprozess eng begleiten müssen. Die BEG wird die Landkreise in diesem Prozess wiederum sehr eng begleiten, um mögliche Schwierigkeiten bei der Streckenertüchtigung rechtzeitig zu sehen. Dies ist für uns wichtig, um den richtigen Zeitpunkt für den Ausschreibungsprozess zu erkennen. Die Potenzialprognose und die Angebotsplanung können durch die BEG unmittelbar nach den Gremienbeschlüssen der Landkreise erfolgen. Die Verkehrsleistung darf aber erst ausgeschrieben werden, wenn sichergestellt ist, dass die Infrastruktur technisch und finanziell ertüchtigt werden kann. Dafür müssen eine valide Kostenschätzung und die Finanzierung vorliegen. Die Finanzierung unterstützt die BEG durch die Abgabe einer Bestellgarantie. Zusätzlich wird auch eine Freistellungserklärung seitens der BEG gefordert werden, sobald eine Bestellgarantie abgegeben wird. Diese sichert auf der einen Seite den Landkreis und das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ab, dass Schienenpersonennahverkehr bestellt wird, sichert aber auch die BEG ab, dass im Fall einer nicht rechtzeitig fertiggestellten Infrastruktur bei Start eines Verkehrsvertrags die Kosten der

BEG durch Landkreis oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen getragen werden. – Vielen Dank.

**SV Klaus-Dieter Josel (Deutschen Bahn AG):** Im Freistaat Bayern wurden vor der Bahnreform zu Bundesbahnzeiten im Vergleich zu anderen Bundesländern weniger Bahnstrecken stillgelegt. Deshalb gibt es hier auch aus unserer Sicht weniger Bedarf als in anderen Ländern. Aber hier im Freistaat Bayern ist das Schienenpersonennahverkehrsangebot ausgeweitet worden. Der Freistaat Bayern bestellt mit dem BayernTakt, dem angebotsorientierten Markenartikel, im Takt Züge, und das ist der Erfolgsfaktor für den Schienenpersonennahverkehr für die Bahnreform gewesen. Wir als Deutsche Bahn begrüßen jede Initiative von Bund und Land zur Reaktivierung stillgelegter Strecken. Wir stehen der Diskussion offen gegenüber. Ein gutes Beispiel ist die grenzüberschreitende Strecke Hof – Selb – Asch, die wir hier gemeinsam mit reaktiviert haben. Nach den Diskussionen, die wir in den letzten Jahren geführt haben, ist zusammenfassend festzustellen, dass es bei der Themenstellung der Reaktivierung neben der Bestellung durch die BEG vor allem um die Investition in die Herrichtung der Infrastruktur und deren Finanzierung geht.

Die Strecke Gessertshausen – Langenneufnach ist schon im Jahr 2007 an die Bahnbetriebsgesellschaft Staudenbahn verkauft worden. Sie ist jetzt eine Nebenbahn. – Für die Strecke Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld wurde der Kaufvertrag mit der Heidelberg Zement AG im Jahr 2017 unterzeichnet. Der Besitzübergang fand 2019 statt. – Bei der Strecke Dombühl – Wilburgstetten sind wir noch in der Diskussion, weil vor Jahren, noch zu Zeiten von Verkehrsminister Herrmann, diskutiert worden ist, ob es nicht auch eine Reaktivierung durch die DB Netz AG auf der Basis des EBO-Standards, also im Vollbahn-Standard, geben kann. Es hat sich aber herausgestellt, dass dieser DB-Standard um ein Vielfaches teurer wäre – ich denke, es war der Faktor zweieinhalb – als der Nebenbahn-Standard, der Länderbahn-Standard. Deshalb wurde dann beschlossen, dass die Strecke ein interessierter Eisenbahninfrastrukturunternehmer auf der Basis des NE-Standards betreiben sollte. Wir sind mit der Mittelfränkischen Eisenbahnbetriebsgesellschaft im Verkaufsgespräch. Es geht um zwei Abschnitte – da können wir nachher im Detail einsteigen. Eigentlich war der Ankauf für das Jahr 2020 vorgesehen. Klar ist aber – so stellt sich's uns dar –, dass dieser Ankauf und auch die Instandsetzung finanziert werden müs-

sen. Dafür braucht's zusätzliche Mittel. Jetzt gibt es ja die Perspektive nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz; hier finden nach unserer Kenntnis gerade Gespräche und Berechnungen statt. Wenn diese Förderung, die Finanzierung des Fahrwegs geklärt ist, wenn die Perspektiven klar sind, dann können die Verhandlungen zum Verkauf fortgesetzt werden. Insoweit warten wir, bis die MEBG die Finanzierung geklärt hat und dann wieder für die Kaufverhandlungen gesprächsfähig ist.

**SV Michael Schaub (Mittelfränkische Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH):** Mein Name ist Michael Schaub. Ich bin Generalbevollmächtigter bei der MEBG und einer der Investoren. Ich beschäftige mich vor allem mit der Frage der Finanzierung: Wie kriegen wir das Geld für die Reaktivierung zusammen? – Das ist ein langwieriger Prozess. Wir sind ja, wenn man so will, ein Start-up. Wir sind vom Landkreis über die Tegernseebahn angefragt worden, ob wir uns denn vorstellen könnten, die Reaktivierung zu machen. Herr Seeger, der ja auch Geschäftsführer der Tegernseebahn ist, ist gleichzeitig bei der MEBG engagiert. Wir haben uns zu fünft irgendwann zusammengesetzt und gesagt: Okay, wir versuchen es.

Die Kriterien erfüllt unsere Strecke, zumindest im nördlichen Teil zwischen Wilburgstetten und Dombühl, was den Freistaat Bayern betrifft. Ob wir die Kriterien des GVFG erfüllen, ist noch nicht klar. Dazu wird gerade eine Bewertung durch Intraplan gemacht. Ich bin auch als Berater beim VDV unterwegs und befürchte, dass das mit dem GVFG für eine Nebenbahn durchaus anstrengend wird. Ich bin allerdings nicht hoffnungslos.

Wir haben von der BEG eine Bestellgarantie für 15 Jahre. In Summe beträgt das Investitionsvolumen 36 Millionen. Davon muss die MEBG ca. 22 Millionen selber finanzieren. Wir haben mittlerweile zwei Angebote zu Festpreiskonditionen vorliegen: Zwei Bauunternehmen würden uns die Strecke zu einem Festpreis innerhalb von 24 Monaten bauen. Aber wir haben das Geld noch nicht zusammen. Warum haben wir das Geld noch nicht zusammen? – Wie gesagt, wir sind ein Start-up und damit im Rating von Banken natürlich immer ein bisschen schwierig aufgestellt. Wir haben nicht die Millionen aus der privaten Tasche zur Verfügung, um zu sagen: Wir können das komplett aus eigenen Mitteln finanzieren. Wir müssen uns das Geld also eigentlich auf dem freien Kapitalmarkt holen. Denn anders

als in anderen Bundesländern gibt es hier in Bayern keine direkten Mittel für die Ertüchtigung der Infrastruktur. In anderen Bundesländern ist das anders. Es gibt entweder über günstige Kredite oder Zuschüsse, wie auch immer, andere Konstruktionen. Im Freistaat Bayern wird die Finanzierung ausschließlich über die Bestellgarantie bzw. über den Trassenpreis während der Laufzeit des bestellten Verkehrs gestaltet. Ohne ein Bashing der BEG zu betreiben – das möchte ich nicht –, sage ich: Die Bestellgarantie ist so formuliert, dass Finanzinstitute diese – – Es war am Anfang unsere Idee, dass wir die Bestellgarantie als Sicherheit nehmen können, um die Finanzierung auf die Beine zu stellen. Die Bestellgarantie hat einen Wert von ungefähr 35, 36 Millionen über 15 Jahre; damit – das war unsere Auffassung – müsste man, wenn man sie als Sicherheit nutzen kann, auch eine Finanzierung auf die Beine stellen können, zumal man davon ausgeht, dass eine Nachbestellung des Verkehrs nach 15 Jahren kommen wird. – Das ist leider nicht so. Wenn Sie Bankjuristen fragen, sagen die, dass die Bestellgarantie der BEG eine Absichtserklärung ist, einen Verkehr in einer bestimmten Größenordnung zu bestellen. Aber es ist nicht garantiert, dass auch wirklich bestellt wird. Das melden uns Bankjuristen zurück; ich habe mit 20 verschiedenen Instituten gesprochen, um die Finanzierung auf die Beine zu stellen.

Das Zweite ist, dass die BEG eine GmbH ist, wenn auch eine hundertprozentige Tochter des Freistaats Bayern. Aber im Rating der Banken wird sie als GmbH behandelt, nicht als öffentlich-rechtliches Unternehmen. Man kann sagen: Das sagen die Banken, weil sie die Finanzierung nicht machen wollen. Aber wir als MEBG haben keine Chance, dies aus der Welt zu schaffen.

Dann gibt es eine zweite Forderung der Banken: mindestens fünf Millionen Eigenkapital bei einer Risikorendite, die Sie für fünf Millionen Eigenkapital brauchen, von sechs bis zehn Prozent, je nachdem, mit wem Sie reden. Das gibt der Ertrag aus den Trassenpreisen nicht her. Das können Sie schlichtweg nicht darstellen. Wir antworten also auf die Frage, wann der Betrieb beginnt: Dann, wenn wir das Geld zusammen haben. Dann brauchen wir zwei Jahre Bauzeit. Zwei Bauunternehmen, die das machen würden, haben wir. Aber wir haben das Geld noch nicht zusammen. Geplant war es schon vor vielen Jahren. Die Bayernbahn war, glaube ich, die erste, die eine Bestellgarantie bekommen hat. Wir

sind in diesen Prozess eingestiegen und haben 2018 von der BEG noch eine veränderte Bestellgarantie auf 15 Jahre und eine Verlängerung der Strecke bekommen. Aber all das hat nicht ausgereicht, um das Geld zu bekommen, weil weder die Landkreise noch die Kommunen noch jemand anders im Freistaat Bayern in der Lage ist, uns in irgendeiner Form zu unterstützen, damit wir die finanziellen Mittel bekommen – ob über Bürgschaften oder zinsgünstige Darlehen aus dem öffentlichen Umfeld. Noch sind wir auf dem Weg, zu versuchen, es selber zu machen. Das GVFG ist jetzt der Versuch, eine öffentliche Förderung für unser Projekt zu bekommen. Ob uns das gelingt, ist noch nicht klar.

Ich habe seit gestern eine Rückmeldung von einer Bank, dass sie doch noch einmal mit uns über die Finanzierung sprechen will. Aber auch da sind Ausfallbürgschaften aus dem öffentlichen Umfeld eine Voraussetzung dafür, dass es überhaupt funktionieren kann. Vom Grundsatz her wären wir also organisatorisch, bautechnisch und bauorganisatorisch vorbereitet, die Reaktivierung zu beginnen. Wir arbeiten an der Finanzierung.

**SV Josef Böck (Staudenbahn-Schienenweg-Trägerverein):** Vorab möchte ich klarstellen, dass nicht die BBG Stauden Eigentümer der Strecke ist, sondern der Staudenbahn-Schienenweg-Trägerverein. Er setzt sich hauptsächlich aus den anliegenden Gemeinden zusammen. Die BBG Stauden ist Mitglied des Vereins, also sozusagen ein Teilhaber. – Der BBG-Stauden wurde vom Freistaat die Betriebserlaubnis bis 2050 erteilt. Der Trägerverein hat die BBG-Stauden mit der Betriebsleitung beauftragt. Ich kann nur unterstreichen, was Herr Schaub vorhin gesagt hat: Für eine Finanzierung fehlt einfach, dass diese Bestellgarantie auch garantiert, dass man die Darlehen zurückzahlen kann. Das ist einfach nicht da.

Das nächste Problem ist die Laufzeit: In 12 oder 15 Jahren kann man so ein Darlehen nicht zurückzahlen. Aber die Banken können nicht weiter kalkulieren als über diesen Bestellzeitraum. Da fängt's dann wieder von vorne an: Es gibt keine Bestellgarantie in dem Sinne über die 12 oder 15 Jahren hinaus. Dann sagt die Bank: Nein, da können wir nicht mehr mitmachen. – Da liegt der große Knackpunkt.

Jetzt aber zurück zur Staudenbahn. Wir, also der Trägerverein, haben auch mit der BBG Stauden einen Vertrag geschlossen, dass sie die Reaktivierung durchführt. Sie hat, wie

gesagt, die Finanzierung nicht gebacken bekommen, und deshalb haben wir diesen Nutzungsvertrag im Dezember 2020 einvernehmlich wieder gelöst, allerdings vor dem Hintergrund: Die BBG Stauden ist bereit, die Betriebserlaubnis für den Streckenabschnitt Gessertshausen – Langenneufnach im Fall der Reaktivierung durch ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen an dieses zu übergeben. Dann kann dieses Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch den Betriebsleiter stellen.

Um die Staudenbahn kämpfen wir seit der Stilllegung 1991. 2007 haben wir sie gekauft. Wir wollen die Staudenbahn. Wir wollen aber nicht nur nach dem Staat rufen. Nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz müssen die drei Gemeinden 3,85 Millionen bezahlen, um die technische Sicherung der Ortsstraßen zu gewährleisten. Diese Summen werden wohl fällig, weil § 13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes nicht hergibt, dass nicht bundeseigene Eisenbahnen hier eine Förderung bekommen bzw. ein Drittel der Staat übernimmt. Hier werden nicht bundeseigene Eisenbahnen gegenüber bundeseigenen Eisenbahnen eigentlich benachteiligt. Vielleicht gäbe es eine Möglichkeit nach Artikel 2 Absatz 5 BayGVFG, in dieser Ausnahmesituation etwas zu tun, dass man zumindest eine Unterstützung bekommt. Noch besser wäre natürlich, wenn das Eisenbahnkreuzungsgesetz auch für uns gilt. – Die Gemeinden sind in Vorleistung gegangen. Wir haben die Grundstücke für die Park-and-Ride-Anlagen erworben, teilweise schon Vorplanungen gemacht. Unser Landkreis hat mit Kreistag und dem Landrat Martin Sailer – er steht hinter der Strecke – die Buskilometer beschlossen: Ca. 300.000 bleiben in der Region als Zubringerbusse. Es ist in einem Kreisausschuss-Beschluss enthalten, bis zu 100.000 Buskilometer Mehrleistung zu bestellen, um die Bahn erfolgreich zu machen. Sie sehen also: Uns als Region ist es etwas wert, dass die Staudenbahn kommt. Wir rufen nicht nur nach dem Staat, sondern auch die Gemeinden nehmen Geld in die Hand.

Wir sind überzeugt, dass die Staudenbahn ein Erfolg wird. Wir sind eine Wachstumsregion. 2013 war die Fahrgastprognose. Bayerns Bevölkerung hat seither um 4,95 % zugenommen, bei uns sind es in einzelnen Gemeinden bis zu 21,8 %. Im Durchschnitt beträgt die Zunahme der Bevölkerung entlang der Strecke 11 %. Nicht eingerechnet sind die ca. 6.000 Beschäftigten, die wir durch die Uniklinik Augsburg bekommen. Sie brauchen Wohnraum und eine günstige Verkehrsanbindung. – In Fischach sagen die Investoren der

Gemeinde: Wir bauen, weil die Staudenbahn kommt. Heuer werden 85 Eigentumswohnungen fertig. Alle warten nur auf die Bahn.

Abgesehen davon sind wir der drittgrößte Wirtschaftsraum. International agierende Firmen sind vor Ort. Allein Müller Milch will seine Verwaltung am Stammsitz in Aretsried, einem Ortsteil von Fischach, mehr zentralisieren. Im Endausbau sollen hier 1.500 bis 1.600 Arbeitsplätze entstehen. In Langenneufnach investiert die Firma Topstar immer wieder. Die Firma Weinimport Hauser hat sogar in einem Bebauungsplan ein eigenes Betriebsgleis vorgesehen, um ihre Weinprodukte, ihre Halbprodukte anliefern zu lassen; sie hat ein Grundstück direkt neben der Bahn. Wer das weiß: Da stehen wahnsinnig viele Lkws. Zwanzig, dreißig Lkws sieht man da immer stehen.

Woran hakt's? An den Fördermöglichkeiten. Allein Engagement reicht nicht. Wir brauchen Fördermöglichkeiten. Wir brauchen einmal das GVFG – das ist natürlich wichtig –, aber wäre nicht schon – diese Frage gebe ich an die Politik zurück – in Artikel 2 Absatz 2b GVFG eine Möglichkeit, eine Förderung durchzubringen? – Das GVFG wäre natürlich noch viel besser, aber vielleicht wäre da auch eine Möglichkeit.

Wenn ich in die Richtlinien RZ ÖPNV schaue, unter 9.1 oder irgendwo – ich weiß jetzt die Nummer nicht genau, aber hab sie dabei –, lese ich: Wenn auf solchen Strecken wie bei uns ein Privater mehr als 50 % investiert, braucht er eine Grunddienstbarkeit. – Gleichzeitig steht drin: Eine Kommune darf keine Bürgschaft abgeben. – Schon von daher kann es nicht funktionieren. Das hat Herr Schaub vorhin auch gesagt.

Ich hoffe, dass hier heute die Problematik mal erkannt wird und dass die Entscheidungsträger hier herinnen auch sagen: Bahn und Reaktivierungen sind wichtig. Andere Bundesländer zeigen, dass es möglich ist. Andere Bundesländer – das hört man heraus – sehen das GVFG in seinem jetzigen Stand so, dass man für Reaktivierungen durchaus eine Förderung bekommen kann. Die lehnen sich nicht aus dem Fenster und sagen: Das ist ja gesetzeswidrig, sondern schauen auch, dass es gesetzeskonform ist. Also müsste das doch eine Möglichkeit sein. Wenn alle an einem Strang ziehen, vom Freistaat Bayern über die Kommunen bis hin zu den Landkreisen, dann kann die Reaktivierung in den Stau-

den, aber auch bei anderen Strecken ein Erfolg für alle werden. Sie wären die Baumeister!  
– Danke schön.

**SV Werner Ziegelmeier (SWU mobil GmbH):** Unser Statement wird nicht länger als das der Vorredner; aber ich möchte gerne die Firma und den politischen Hintergrund vorstellen und das Wort dann an unseren Projektleiter, Herrn Gummersbach, weitergeben. Ich bin Geschäftsführer der SWU mobil. Die SWU mobil gehört zu den Stadtwerken Ulm. Wir sind zuständig für Wasser, Strom, Verkehr, Straßenbahn, Omnibusse und haben auch mit Erfolg die Eisenbahnstrecke Senden – Weißenhorn reaktiviert. Ich war damals Geschäftsführer und habe das zusammen mit Herrn Wortmann gemacht, der Ihnen vielleicht aus München bekannt ist. Die Strecke Senden – Weißenhorn ist mittlerweile fertiggestellt und hat sehr gute Fahrgastzahlen; darauf geht Herr Gummersbach vielleicht noch ein. Wir verstehen uns als Dienstleister der Region; bei uns ist es nämlich relativ spannend. Sie wissen: Das Gebiet der Stadtwerke Ulm bestehen nicht nur aus Ulm in Baden-Württemberg, sondern auch aus Neu-Ulm in Bayern. Wir eine länderübergreifende Doppelstadt; wir machen den Nahverkehr auch für die Stadt Neu-Ulm mit privaten Unternehmen und betreiben in Bayern die Zugstrecke Senden – Weißenhorn.

Ein Reaktivierungsprojekt kann aus unserer Sicht nur gelingen, wenn alle an einem Strang ziehen und wenn es über die Regionen hinweggeht. Der Altbürgermeister Böck hat es schon angesprochen: In dieser Region stehen Bürgermeister, Landrat, alle hinter der Bahn und sind nach Ulm gekommen, weil man meinte – ich glaube, das kann man so sagen –, hier die Fachleute zu finden, die so ein Projekt schon einmal gemacht haben. Wir sind überzeugt, dass es nur fraktionsübergreifend geht, wenn alle an einem Strang ziehen – Landespolitik, Lokalpolitik, Landkreis, BEG. Allen Beteiligten, die bisher schon dabei waren, möchte ich sowieso meinen Dank dafür aussprechen, wie es bei der Strecke Senden – Weißenhorn lief. Wir sind ja nur Geburtshelfer; einige waren schon bei der Strecke Dombühl – Dinkelsbühl beteiligt. Das möge bitte unser Projektleiter SWU, Ralf Gummersbach, an meiner Stelle weiter ausführen, wenn das geht. – Vielen Dank.

**SV Ralf Gummersbach (SWU mobil GmbH):** Sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank für die Einladung. Herr Ziegelmeier hat es schon ausgeführt: Wir engagieren uns seit

mehr als zehn Jahren im Bereich des SPNV, angefangen von der eigenständigen Reaktivierung, aber auch an der Bahnstrecke Dombühl – Dinkelsbühl und Gunzenhausen – Wassertrüdingen. Hier haben wir 2015 und 2016 Gutachten erstellt. Aktuell befassen wir uns mit dem Projekt Eisenbahnhalt im Raum Memmingen – dort sollen sechs Eisenbahnhalte neu entstehen – und mit der Elektrifizierung unserer Eisenbahnstrecke Senden – Weißenhorn. Wir planen auch, die Zusammenarbeit mit der Regio S-Bahn fortzuführen – genauso auch unser Engagement im Bereich der Staudenbahn. Wir müssen dazu sagen: Wir sind nicht das EIU, das Eisenbahninfrastrukturunternehmen; das kam schon zur Sprache. Aber wir haben über den Auftrag des Landratsamtes eine sehr gute Strecken- und Projektkenntnis erlangt.

Wir haben uns natürlich auch die Frage gestellt, warum es bei Senden – Weißenhorn geklappt hat, das Ganze über Trassen- und Stationserlöse zu meistern. Vielleicht sei als einer der wesentlichen Punkte angemerkt: Wir haben den Preisindex für die Staudenbahn auf 2024 hochgerechnet. In den elf Jahren sind die Baupreise um 38 %, also fast 40 %, gestiegen, wohingegen die Trassen- und Stationserlöse nur um etwas mehr als 20 % gestiegen sind. Von daher ist es aus unserer Sicht nicht möglich, diese Trasse mit Bestellzeiträumen von 12 bis 15 Jahren zu refinanzieren; denn neben den Investitionskosten, die bei uns im Übrigen ähnlich hoch sind wie in Dinkelsbühl und Dombühl, haben wir auch Aufwendungen für den laufenden Unterhalt. Das muss sich in diesem Zeitraum refinanzieren. Sonst bekommt man eben keine Finanzierung auf die Beine gestellt.

Auch wir sind zusammen mit dem Landratsamt und dem Ministerium dabei, eine Förderung, eine Förderungsbetrachtung zu ermöglichen, ein Projektdossierverfahren durchzuführen. Wir möchten In diesem Zusammenhang auch auf das Bundes-GVFG hinweisen, das sich durch die Novellierung hinsichtlich weiterer Förderkriterien geöffnet hat. Das Gesetz gibt es schon; das Problem ist im Moment, dass die Verfahrensanweisung noch nicht novelliert ist. Wir rechnen damit, dass das noch ein, zwei Jahre dauert. Aber die Chance sollte doch bestehen, dass man diese Kriterien schon zeitnah bewerten kann.

Insofern ist das Tausender-Kriterium, das in dieser Runde immer wieder diskutiert wird, sicherlich wichtig; aber alle drei Bahnstrecken, die hier heute genannt sind, erreichen dieses Kriterium ja auch nach den Fahrgastanalysen. Insofern ist die erste Hürde für alle Stre-

cken geschafft. Jetzt sollte es das Ziel sein, den Investitionsbedarf über geeignete Fördermittel so anzuschieben, dass dann auch ein wirtschaftlicher Betrieb der Strecken möglich ist. – Danke schön.

**Abg. Dr. Markus Bächler (GRÜNE):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Sachverständige! Zunächst danke ich den Letztgenannten dafür, dass Sie sich auf den Weg gemacht haben, um hierher zu kommen, uns zu berichten über den Stand der drei laufenden Reaktivierungsprojekte und auf unsere Fragen zu antworten. Bei den Reaktivierungsbestrebungen geht die Bayerische Staatsregierung sehr restriktiv vor. Wir haben hier in diesem Ausschuss – das müssen wir heute selbstverständlich nicht wiederholen – schon lang und heiß über die Reaktivierungskriterien, insbesondere das Tausender-Kriterium, diskutiert. Letztes Jahr war das aus Anlass der Strecke Gotteszell – Viechtach ein heißes Thema hier im Raum. Ihre Strecken haben das Kriterium geschafft, wie Sie, Herr Gummersbach, soeben gesagt haben, und haben diese schwierige Hürde genommen. Das gelingt allerdings nur wenigen Strecken. Deswegen sprechen wir heute auch nur über drei Projekte. Wie sich mir der Sachstand darstellt, muss man doch, wenn man zudem die mehrjährigen Verzögerungen sieht bzw. die Tatsache, dass für eine mögliche Inbetriebnahme noch gar kein Datum im Raum steht, feststellen, dass der Freistaat Bayern diese wenigen Reaktivierungsprojekte, die er überhaupt hat – nämlich die drei –, offensichtlich trotz der guten Arbeit, die sicherlich seitens der Bayerischen Eisenbahngesellschaft gemacht wird, an die Wand fährt. Die Strecken und die Eisenbahninfrastrukturbetreiber hängen in der Luft aufgrund der Tatsache, dass in Bayern die entsprechende Förderkulisse nicht vorhanden ist bzw. entsprechende Haushaltstitel fehlen anders als in anderen Bundesländern, wie hier mehrfach angesprochen wurde. Die Beiträge hier waren da sehr erkenntnisfördernd für uns alle.

Ich habe zunächst zwei Fragen; an wen – das ist eine gute Frage. Eigentlich interessiert mich die Einschätzung von allen. Vielleicht äußern sich diejenigen, die sich dazu berufen fühlen. Eine Frage bezieht sich auf die Standardisierte Bewertung bzw. auf das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes, das ja neuerdings ermöglicht, dass Reaktivierungen mit einem hohen Fördersatz bezuschusst werden. Es ist natürlich sehr, sehr erfreulich und wunderbar, wenn wir vom Bund die entsprechenden Finanzmittel be-

kommen. Allerdings haben wir zum einen dadurch einen erheblichen Zeitverlust für die einzelnen Strecken. Können Sie das bejahen, oder ist das kein Problem gegenüber der Vorstellung, dass der Freistaat Bayern einfach selber investieren würde? – Zum anderen besteht ja auch die Gefahr des Scheiterns. Bei einer Strecke mit sehr hoher Prognose wie der Staudenbahn stellt sich die Frage hoffentlich nicht, aber bei den anderen habe ich schon eine etwas defensivere Haltung herausgehört. Frau Fuchs von der BEG hat ja auch gesagt, dass weitere Strecken anstehen. Kommen wir da mit der Standardisierten Bewertung zurecht oder scheitern wir möglicherweise und haben einen Haufen Zeit verloren?

Die zweite Frage betrifft die Bestellgarantie. Ich wollte dazu noch genauer nachhören: Sie haben gesagt, die Bestellgarantie reicht nicht gegenüber den Banken, um entsprechende Darlehen zu bekommen. Zum einen liegt es am Rating der BEG, zum anderen liegt es an der nicht zu erwirtschaftenden hohen Renditeerwartung. Ist es aber nicht zusätzlich auch so – ich glaube, das habe ich noch nicht gehört, es sei denn, ich habe es überhört; dann bitte ich um Nachsicht –, dass das Problem auch darin besteht, dass der Darlehensnehmer das Eisenbahninfrastrukturunternehmen sein muss – er muss ja die Strecke herrichten –, auf der anderen Seite die Bestellgarantie nicht gegenüber dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen gilt, sondern gegenüber dem Verkehrsunternehmen? – Das ist ganz jemand anders, juristisch zumindest, eine ganz andere Rechtsperson. Kann da ein Bankkredit überhaupt funktionieren? Oder ist ein solches Vorhaben von vorneherein zum Scheitern verurteilt?

**SV Michael Schaub (Mittelfränkische Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH):** Zum letzten Punkt. – Es ist richtig; wir sind Darlehensnehmer. Die Finanzierung oder das Geld bekommen wir über das Verkehrsunternehmen. Andererseits kennen wir bei der Staudenbahn, wo es schon einen Verkehrsvertrag gibt, das Verkehrsunternehmen noch nicht. Wir haben einen indirekten Zahlungsweg, der den Banken tatsächlich Sorgen macht. Die Bestellgarantie, die gegenüber uns ausgesprochen wurde, trägt natürlich uns gegenüber nicht, sondern nur gegenüber einem Verkehrsunternehmen. Deswegen wird sie bei uns von den Banken nicht akzeptiert als Sicherheit mit der zusätzlichen Schwierigkeit des indirekten Zahlungsweges, auf den wir uns machen. Das heißt: Wir müssten im Prinzip beide Verträge kennen, den Vertrag zwischen der BEG und dem Verkehrsunternehmen und unseren

Vertrag mit dem Verkehrsunternehmen. Erst dann könnten wir das in irgendeiner Form als Sicherheit nutzen. Solange wir die Finanzierung nicht haben, kommen die beiden anderen Verträge gar nicht zustande. Das muss man ehrlicherweise sagen.

Zum Bewertungsverfahren. Wir haben im November bei der Intraplan die Durchführung der Standardisierten Bewertung in Auftrag gegeben, wobei wir das nach drei Verfahren machen. Es gibt ja das Projektdossierverfahren, das hessische Verfahren und die Standardisierte Bewertung. Wir werden nach allen dreien ein Ergebnis bekommen. Das wird hoffentlich in den nächsten zwei Wochen zur Verfügung stehen; denn wir brauchten Input aus Nürnberg, vom Verkehrsamt Nürnberg, was die Verkehrsdaten betrifft, damit wir die nicht selber erheben müssen. Die haben sich bereit erklärt, uns die zur Verfügung zu stellen. Dann können wir sagen, wie es weitergeht und ob wir überhaupt eine Chance haben. Ich habe bis jetzt von den Kollegen gehört, dass das Thema für NE-Bahnen wirklich schwierig zu erfüllen ist, selbst für die, die die Kriterien in Bayern erfüllen. Mein Wunsch wäre es natürlich gewesen: Wir erfüllen das Kriterium in Bayern – dann sollte eigentlich eine Förderung, auch wenn sie aus Bundesmitteln kommt, durchaus möglich sein. Aber da gibt es keine Einigung zwischen dem Freistaat Bayern und dem Bund. Der Bund sagt: Unsere Kriterien tragen, sonst gibt's keine Fördermittel.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Schaub. Der Zeitplan wäre also dann so, dass man etwa in zwei Wochen Daten hätte, um weiterarbeiten zu können? Das können wir schon mal feststellen. – Gut. Ich würde mich freuen, wenn zu der Frage, die Sie aufgeworfen haben, nach Freistaat Bayern und Bund jemand von der Staatsregierung eine Einschätzung abgeben könnte. Vielleicht kann auch Frau Fuchs von der BEG – sie ist ohnehin als Nächste dran – dazu schon etwas sagen.

**Sve Bärbel Fuchs (Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH):** Leider bin ich da die falsche Adressatin und muss auf das Ministerium oder auf den Bund verweisen. – Aber ich würde gerne zur Bestellgarantie noch etwas sagen. Ich merke nämlich, dass hier Begrifflichkeiten und Verantwortlichkeiten etwas durcheinandergehen. Wir haben einen Verkehrsvertrag mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das haben wir in den hier diskutierten Fällen bis-

her lediglich mit der bayerischen Regio-Bahn im Bereich Augsburg, bei der Staudenbahn. Es ist richtig, dass das im Bereich Dombühl – Wilburgstetten noch nicht der Fall ist.

Die Bestellgarantie sprechen wir gegenüber dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus, nicht gegenüber dem Eisenbahnverkehrsunternehmen. Mit dem haben wir den Verkehrsvertrag. Die Bestellgarantie soll tatsächlich eine Absicherung des Infrastrukturunternehmers oder -instandsetzers sein; wir garantieren damit, dass wir zumindest eine Verkehrsvertragslaufzeit bestellen werden, sodass dort über 15 Jahre Verkehre stattfinden werden. Man könnte sich natürlich streiten über die Frage, ob wir die Garantie nicht erweitern könnten. Diese Frage haben wir auch mit den hier sitzenden Herrschaften schon sehr ausgiebig diskutiert. Hier sind uns aber schlicht und ergreifend die Hände gebunden. Wir dürfen uns nur an einer Verkehrsvertragslaufzeit orientieren. Diese beträgt bei uns in der Regel zwölf Jahre. Wir haben schon die Möglichkeit gezogen, dass wir auch Verkehrsverträge um bis zu drei Jahre verlängern dürfen, sodass wir auf 15 Jahre kommen. Davon profitieren die heute hier Anwesenden schon. Wenn man es genau nimmt, läuft der eigentliche Verkehrsvertrag bei der Staudenbahn nur acht Jahre; trotzdem haben wir eine Bestellgarantie über 15 Jahre ausgesprochen. Wir bedauern es sehr, dass die Banken darin nicht die Chance sehen, dass damit eigentlich schon der zweite Verkehrsvertrag mit in der Beauftragung steckt; sie sehen nur die 15 Jahre als Basis. – so viel von meiner Seite noch zur Bestellgarantie und zu der Frage, wem gegenüber wir sie aussprechen.

Vielleicht noch eine Ergänzung zu den Ausführungen von Herrn Schaub: Wir wären durchaus in der Lage, Trassenentgelte weiterzuzahlen, wenn ein Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Betrieb nicht machen würde. Das steht uns frei; die Regionalisierungsmittel stehen uns ja zur Verfügung. Wir können uns am Eisenbahnverkehrsunternehmen schadlos halten. Wir können allerdings keine Garantie aussprechen, dass diese Mittel immer bezahlt werden, wenn das Infrastrukturunternehmen nicht in der Lage ist, die Infrastruktur für den Eisenbahnbetrieb zur Verfügung zu stellen. Deswegen gibt es natürlich seitens der Banken auch ein gewisses Risiko, das sie bewerten. Denn es kann natürlich auch am Infrastrukturunternehmen liegen, wenn eine

Strecke nicht zur Verfügung steht. Ich glaube, das wissen wir alle: Züge fahren nicht jeden Tag im Jahr.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Frau Fuchs. Allerdings sollte es unser Ziel sein, dass Züge dauerhaft fahren, auch im Winter. – Das ist ja wie das Henne-Ei-Problem: Was müssen wir denn konkret politisch ändern, wenn die Bank die Bürgschaft nicht anerkennt, weil die Laufzeit nur so und so lang garantiert ist? – Wir haben zwar schon ausgiebig darüber diskutiert. Mir kommt es aber so vor, als hätten wir immer noch keine Lösung gefunden. Was müssen wir denn ändern, damit die Bank das anerkennt? Muss man da vonseiten des Freistaats Bayern eine Ersatzbürgschaft – ich kenne das aus der Immobilienbranche –, ein nachrangiges Darlehen oder so etwas einräumen? – Auf diese Frage hätte ich gerne eine Antwort. Vielleicht kann Herr Grillenberger oder Herr Dr. Lang vom Ministerium uns dazu Erkenntnisse bringen. Wer möchte antworten? –

**MR Martin Grillenberger (Wohnen, Bau und Verkehr):** Zu der Frage der Bürgschaften. Wir haben das Problem, dass die Banken die Bestellgarantie deswegen nicht als Bürgschaft bewerten können, weil die Bestellgarantie im Falle der ausbleibenden Infrastrukturherstellung gar nicht erst greift. Nachdem es keine Garantie dafür gibt, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen seinen Teil der Verpflichtung unmittelbar erfüllt, kann die Bestellgarantie nicht genauso wirken, wie eine Bürgschaft wirken würde, die unabhängig von irgendwelchen anderen Voraussetzungen in dem Moment, in dem Zahlungen des Infrastrukturunternehmens ausbleiben würden, von der Bank in Anspruch genommen werden könnte. Das heißt: Hier ist eine zusätzliche Voraussetzung zu erfüllen, die die BEG natürlich im Sinne ihrer Aufgabe und Verpflichtung nicht anders handhaben kann, weil sie nicht für etwas zahlen kann, das gar nicht erst zum Vollzug kommt. Wenn kein Verkehr laufen kann, kann sie auch keine Bestelltgelte bezahlen. Da liegt der Knackpunkt, warum die Banken diese Bestellgarantie nicht als gleichwertig ansehen. Der Freistaat Bayern hat bisher nicht die Aufgabe, in Infrastruktur zu investieren. Damit ist haushaltsrechtlich auch eine Bürgschaft für eine nicht bestehende Aufgabe nicht vorgesehen. Das heißt: Wir könnten derzeit keine Bürgschaften übernehmen für etwas, für das wir

gar keine Zuständigkeit haben. Solange es diesbezüglich für den Freistaat Bayern keine Infrastrukturförderung gibt, ist die Übernahme einer Bürgschaft obsolet.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Möchte Herr Dr. Lang dazu noch etwas ergänzen?

**RR Dr. Markus Lang (Wohnen, Bau und Verkehr):** Dem ist nichts hinzuzufügen.

**Abg. Dr. Markus Büchler (GRÜNE):** Ich möchte direkt daran anknüpfen. Herr Grillenberger sagt, es ist haushaltstechnisch keine Zuständigkeit verankert. Mehrere Sachverständige haben das gesagt: Sowohl Herr Böck als auch Herr Ziegelmeier als auch Herr Schaub, alle drei also, haben darauf hingewiesen, dass es eben in anderen Bundesländern schon geht und dass es dort Investitionen des jeweiligen Bundeslandes in die Schieneninfrastruktur unmittelbar gibt. Das wurde ja vorhin gesagt. Vielleicht können Sie uns da noch einmal beraten und sagen, wie Sie sich vorstellen könnten, dass es Sinn machen würde. Nichtsdestotrotz kann ja eine Bezuschussung nach GVFG beantragt werden. Aber wenn das nicht funktioniert, wäre es doch viel einfacher, wenn der Freistaat Bayern – wie offensichtlich andere Bundesländer auch – es selber in die Hand nimmt und entsprechende Mittel im Haushalt einstellt. Ob das dann als Bürgschaft über Banken oder einfach über eigene Investitionen in die NE-Bahnen, für die sonst keiner zuständig ist, möglich ist, steht noch auf einem anderen Blatt. Wenn Sie uns das vielleicht noch ein bisschen klarer sagen könnten, wäre ich sehr dankbar. – Gerne Herr Grillenberger, ansonsten aber auch jemand von unseren eingeladenen Experten. Ich meine, von Herrn Böck, Herrn Ziegelmeier und Herrn Schaub gehört zu haben.

**MR Martin Grillenberger (Wohnen, Bau und Verkehr):** Ich kann nur darauf hinweisen, dass in den anderen Ländern, zum Beispiel in Baden-Württemberg, ein Landesinfrastrukturförderungsgesetz speziell für den Bereich der NE-Bahnen besteht. Ein solches Gesetz gibt es in Bayern nicht. Eine solche Grundlage würde die Sache insofern lösen. Ansonsten muss man sagen, dass bei Förderung nach dem Bundes-GVFG, wenn denn die Voraus-

setzungen des GVFG erfüllt wären, ein solches Infrastrukturfördergesetz nicht mehr erforderlich wäre. Denn wir hätten eine Finanzierungslösung.

Zum Thema GVFG gibt es aus meiner Sicht zwei Anmerkungen. Zum einen ist es nicht konsequent, wenn der Bund einerseits selbst ein Tausender-Kriterium für die Investition in seine bundeseigenen Strecken festlegt, aber andererseits ein strengeres Kriterium der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung im Rahmen des GVFG für Reaktivierungen zugrunde legt. Würde er das einheitlich handhaben, wären wir mit dem Tausender-Kriterium bereits auf der sicheren Seite mit der Infrastrukturförderung.

Der zweite Punkt ist, dass wir im Rahmen der GVFG-Beurteilung mit der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung im Rahmen eines Standardisierten Bewertungsverfahrens natürlich etwas andere Kriterien anlegen, weil hier in Summe nicht nur die Höhe der Nachfrage, sondern auch andere Aspekte wie die Gesamtkosten der Infrastruktur, aber auch ökologische Aspekte hereinspielen. Deswegen ist es nicht so, dass wir an dieser Stelle einen grundsätzlichen Hemmschuh haben, sondern dieses Gesamtpaket der Bewertung liegt auch unseren Kriterien zugrunde – bei uns in etwas pauschalerer Form, nicht so ausdifferenziert, aber am Schluss ist auch die NKU, die wir im Rahmen dieser Standardisierten Bewertung machen, eine Gesamtbetrachtung, die dann natürlich stärker ins Detail geht. Hieran muss sich natürlich jedes einzelne Vorhaben messen lassen. Solange wir den Bund nicht dazu bekommen, dass er einheitlich auch das Tausender-Kriterium für die NE-Bahnen in der Reaktivierung akzeptiert, solange muss man mit dem Bund zusammen versuchen, das gesamte, sehr komplexe Zusammenwirken von ökologischen und ökonomischen Aspekten im Rahmen einer solchen regionalen Betrachtung entsprechend in die Standi einfließen zu lassen. – Vielen Dank.

**SV Werner Ziegelmeier (SWU mobil GmbH):** Alle Vorredner haben die Problematik gut beschrieben. Da ist überall was dran. In dem Fall, den wir als SWU bearbeiten, der Staudenbahn, wird es aus meiner persönlichen Sicht besonders tragisch, weil die Tausender-Richtschnur – – Wir haben im Jahr 2013 gezählt. Damals hatten wir noch keine Universitätsklinik. Sie wissen ja, dass der Freistaat Bayern das Zentralklinikum übernommen hat; es ist jetzt eine Universitätsklinik mit einem eigenen Campus und Zuzug. Damals

hatten wir noch kein großes Gymnasium in Diedorf, direkt an der Zugstrecke. Das Schulzentrum Diedorf mit über 1.000 Schülern ist direkt an diese Zugstrecke gebaut worden. Wir wissen jetzt schon: Ohne den ökonomischen grünen Punkt, der in der neuen Standardisierten Bewertung noch dazu kommt, knacken wir die Tausend nicht nur locker – wir knacken wir wahrscheinlich doppelt. Für uns ist es dann ganz wichtig, dass das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz so kommt, wie wir es uns erhoffen. Ohne jemandem nahetreten zu wollen: Hier kommen wir als Berater der Gemeinden nicht weiter. Vielleicht sagt Herr Gummersbach noch etwas dazu, wie er das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sieht. Wir als SWU haben damit schon eine gewisse Erfahrung; wir haben in Ulm eine Straßenbahnlinie frisch gebaut und mit Standi Erfahrungen gemacht.

**SV Ralf Gummersbach (SWU mobil GmbH):** Wir können anschließen an die Aussage von Herrn Grillenberger. Letztendlich gibt es in Baden-Württemberg ein Eisenbahnfinanzierungsgesetz, was das Ganze natürlich erleichtert. Aber wir setzen auf jeden Fall doch auf die Novellierung des Bundes-GVFG und der in den Paragrafen zusätzlich genannten Kriterien. Denn am Ende kann nur so eine Verkehrswende im ländlichen Raum gelingen. Die meisten NE-Strecken in Deutschland werden kaum das Tausender-Kriterium überschreiten. Insofern müssen wir auf Verkehrsverlagerung und Umweltthemen setzen. Wir können natürlich warten, bis die Verfahrensanleitung in zwei Jahren fertiggestellt ist und dann darauf hoffen, dass wir die Strecken durchbringen. Aber unserer Ansicht nach besteht ja die gesetzliche Grundlage. Es kommt jetzt also darauf an, diese Kriterien auch schon vor Verabschiedung der Verfahrensanleitung anzuwenden. Das würden wir auch in dem Nachweis, der jetzt für die Staudenbahn angedacht ist, betrachten wollen. Wir würden nicht den rein volkswirtschaftlichen Nachweis, wie er bisher vorgesehen war, führen, sondern darüber hinaus versuchen, diese Kriterien, die Herr Ziegelmeier gerade aufgeführt hat – sei es das Klinikum, das Gymnasium oder das Bevölkerungswachstum in der Region – schon hinreichend zu bewerten.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Gummersbach. Mir stellt sich die Frage, wie man vorausschauend diese positiven zu erwartenden Entwicklungen in

einen vielleicht dynamischeren Prozess einfließen lassen kann. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz können wir von hier aus leider nur bedingt beeinflussen.

**SV Michael Schaub (Mittelfränkische Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH):** Ja, einer der Gründe dafür, dass wir in unsere Bewertung drei Verfahren einbezogen haben, ist genau das Problem, dass das GVFG und die Bewertungskriterien – ich sage einmal: – ein bisschen alt sind. Wir können, glaube ich, nicht verhindern, dass das vom Grundsatz her erst mal nach diesen Kriterien, die – ich weiß es nicht genau – zwanzig Jahre alt sind, gemacht wird. Wir wollen aber, weil das hessische Verfahren und das Projektdossierverfahren etwas anders aufgebaut sind, versuchen, herauszufinden, was das denn für unsere Bahn bedeutet. In zwei Wochen kann ich Ihnen genau sagen, wie das ausgegangen ist. Aber es gäbe sicher die Möglichkeit auch für den Freistaat Bayern, aktiver unterwegs zu sein. Ich bin gerade in einem anderen Projekt unterwegs, wo es um die Frage von Klimaschutz und Verkehrswende geht. 2030 sollen 30 % mehr Modal Split und 50 % weniger Schadstoffemissionen erzeugt werden. Wenn wir die Verkehrswende wollen, müssen wir an der Stelle auch anders mit den Reaktivierungen der Strecken umgehen. Sie können eine gewisse Ader sein bei uns. Wir sind ja schon im südlichen Teil im Schienenverkehr unterwegs. Da hat man 70 Millionen investiert und darauf Wert gelegt, dass Güterverkehr fährt. Wenn man das miteinander verbinden würde, wäre es auch schon hilfreich: Güter- und Personenverkehr gemeinsam betrachten, um dann eine Entwicklung für eine solche Strecke hinzubekommen. Das würde auch schon helfen. Denn dann kann man womöglich Fördertöpfe aus zwei Ecken nutzen. Aber das geht leider nicht; denn wir dürfen unseren Güterverkehr nicht in die Beantragung von Fördermitteln oder Ideen zum Thema Personenverkehr einbringen.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Schaub. Wir kriegen jetzt Idee mit, Güter- und Personenverkehr zusammenzudenken oder die Entwicklungen, die vor Ort perspektivisch noch entstehen, einzubeziehen. Das wäre auch ein Punkt.

**SV Josef Böck (Staudenbahn-Schienenweg-Trägerverein):** Ich habe eigentlich nur eine Frage. Ich habe bei meinem Eingangsstatement schon darauf hingewiesen: Im bayerischen GVFG – Artikel 2, förderfähige Vorhaben – steht in Absatz 2

Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der nicht bundeseigenen Eisenbahnen, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen, und auf besonderem Bahnkörper geführt werden, ...

Gibt es da nicht jetzt schon eine Möglichkeit der Förderung? – Wir reden immer über Bundesmittel, aber wir müssen doch unser eigenes Gesetz doch anschauen und fragen: Gibt es da eine Möglichkeit? Das müsste doch im Ministerium zu klären sein.

**Abg. Klaus Stöttner (CSU):** Ich habe eine Frage an Frau Fuchs von der BEG und an Herrn Schaub bezüglich der Behandlung durch die Juristen der Banken. – Frau Fuchs, Sie haben deutlich gemacht, dass die Zusage des Bestellvertrages an die Infrastrukturgesellschaft geht. Sie muss mit der Beschaffung der Infrastruktur, der Waggon und der Züge, im Vollzug von Schritt 1 und 2 den Betrieb gewährleisten. Besteht bei der Zusage, die Sie dem Infrastrukturunternehmen geben, das Problem, dass die Durchführung nicht gesichert ist? – Herr Grillenberger hat vorhin erklärt, dass es gehen würde, wenn man dieses Gesetz machen würde. Ist das für die Bank eine Haftungsgrundlage, dass Sie sie aus Reaktivierungsmitteln bezahlen können?

Herr Schaub, Sie haben viele Gespräche mit den Banken geführt. Wo sehen Sie konkret den Unterschied zu anderen Unternehmen, die eine gleichwertige Zusage für eine Abnahme haben? Wo haben die Juristen ihre Probleme bei der Akzeptanz dieses Vertrags? Bei Start-up-Unternehmen würde der Freistaat Bayern eine Sicherung abgeben für einen solchen Vertrag. Wäre das für die Banken hilfreich?

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Wir stellen fest: Wir hätten die Bank gleich einladen sollen.

**Sve Bärbel Fuchs (Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH):** Herr Stöttner, ich antworte gerne auf Ihre Frage, möchte am Anfang die zwei Ebenen klarstellen. Es gibt ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, ein EIU, das für die Infrastruktur, also für die Schienen und den Betrieb, zuständig ist. Ihm gegenüber sprechen wir eine sogenannte Bestellgarantie aus.

Dann gibt es ein Verkehrsunternehmen; das hat die Wagen, die Werkstatt und das Personal. Es bekommt von uns den Verkehrsvertrag. Das sind also schon zwei Ebenen. Die haben auch nur indirekt etwas miteinander zu tun. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat nicht direkt mit dem Eisenbahnunternehmen zu tun, es sei denn, der Verkehr startet. Dann schließt nämlich das Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Eisenbahninfrastruktur einen Nutzungsvertrag ab, und dann fließen dort auch Trassenentgelte. Wir haben den Vertrag mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und zahlen deren Verkehrsleistung auf der Schiene. Die Frage, warum die Banken die Bestellgarantie nicht anerkennen, ist ja von Herrn Körber schon angesprochen worden. Da müssen wir tatsächlich die Banken fragen; das entzieht sich meiner Kenntnis.

**Abg. Klaus Stöttner (CSU):** Kann die Infrastrukturgesellschaft die Bestellgarantie an den Betreiber abgeben, also die Sicherheiten weiterleiten?

**Sve Bärbel Fuchs (Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH):** Das geht nicht. Wir schließen mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem Vergabeverfahren, in einem Wettbewerbsverfahren, einen Vertrag ab. Hier haben sich mehrere Verkehrsunternehmen für die Verkehrsleistung beworben und bekommen von uns den Auftrag. Der kann nicht an ein Infrastrukturunternehmen abgegeben werden; dann müsste das Infrastrukturunternehmen ja auch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen sein. Das würde wiederum gegen das Wettbewerbsverfahren sprechen. – Also, das funktioniert nicht, nein.

**SV Michael Schaub (Mittelfränkische Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH):** An dieser Diskussion können Sie die Crux erkennen. Sie müssen sich Banker vorstellen, die eigentlich nicht aus der Eisenbahninfrastruktur kommen. Selbst wenn sie schon mal Immobilienpro-

jekte finanziert haben, ist das Eisenbahninfrastrukturthema ein Sonderthema. Dafür gibt es bei Banken fast keine Spezialisten. Eine Bank muss verstehen, dass es zwei Verträge gibt: einen Vertrag zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das das Gleis hat, und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das einen Nutzungsvertrag unterschreibt und dann uns dafür bezahlen muss, dass es auf der Strecke fahren darf. Wir kriegen dann pro Kilometer Geld. Die BEG schließt einen Verkehrsvertrag mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen ab. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen bekommt von der BEG Geld, um uns bezahlen zu können. Das heißt: Innerhalb dieses Preises, der bezahlt wird, ist garantiert ein Preis, den sie an uns bezahlen müssen. – So viel zum Thema, wenn es denn in den Betrieb geht.

Das können Sie alles nicht nutzen, wenn Sie heute mit einer Bank darüber reden: Die Infrastruktur ist noch nicht fertig. Wir kennen den Termin noch nicht, wann es losgeht. Die BEG hat mit uns keinen Vertrag, auch wenn sie gegenüber den Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Bestellgarantie ausspricht. Das Abtreten der Gelder wird von der BEG so nicht formuliert, kann auch so nicht formuliert werden. Das ist als Sicherheit nicht nutzbar, weil es zwischen uns und der BEG niemals ein direktes Vertragsverhältnis geben wird. Das heißt: Die Bestellgarantie ist eine Absichtserklärung. Wenn wir die Infrastruktur nicht fertigstellen, findet dieses ganze Geschäft nicht statt, und damit ist es für eine Bank auch nicht nutzbar. Das versuchen Sie einem Banker in der Risikoabteilung im Backoffice mal zu erklären – welche Vertragskonstruktionen dahinterstehen und welche indirekten Zahlungswege laufen. Das bekomme ich zumindest im Augenblick nicht wirklich abgebildet. Wir haben mit der BEG dazu verschiedene Diskussionen geführt, auch mit dem Ministerium, haben die Frage aber nicht aufgelöst bekommen. Da waren im Übrigen auch Banken dabei; die Sparkasse Ansbach war mit am Tisch. Es hat Gespräche dazu gegeben, aber es ist bei der jetzigen gesetzlichen Konstruktion der Bestellung von Verkehr in Bayern nicht auflösbar.

**MR Martin Grillenberger (Wohnen, Bau und Verkehr):** Leider habe ich Frage von Herrn Böck nur zur Hälfte verstanden. Könnten Sie sie wiederholen?

**SV Josef Böck (Staudenbahn-Schienenweg-Trägerverein):** Artikel 2 Absatz 2 Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz besagt:

Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der nicht bundeseigenen Eisenbahnen, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen, und auf besonderem Bahnkörper geführt werden, ...

Gibt es da die Möglichkeit einer Förderung?

**MR Martin Grillenberger (Wohnen, Bau und Verkehr):** Ich bin kein Spezialist für das BayGVFG; dafür ist ein anderes Referat zuständig. Das soll jetzt aber nicht schaden. – Wir haben beim BayGVFG die Begrenzung, dass wir nach dem BayGVFG eigentlich nur Maßnahmen bis zehn Millionen fördern. Bei den Reaktivierungsvorhaben sind wir in einer Größenordnung, die den Rahmen übersteigt. Deswegen ist das eine Behandlung nach Bundes-GVFG. Ich kann jetzt nicht sagen, inwieweit das änderbar wäre oder nicht, weil ich, wie gesagt, nicht der zuständige Referatsleiter für diesen Gesetzesvollzug bin. Aber innerhalb dieser Grenze von zehn Millionen Euro können Vorhaben im BayGVFG behandelt werden.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Grillenberger. – Ich habe eine Nachfrage an die Deutsche Bahn. Herr Josel, was könnte oder müsste man beim Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz aus Ihrer Sicht gesetzgeberisch optimieren? – Sie haben ja auch gegebenenfalls Interesse an der Reaktivierung von Strecken.

**SV Klaus-Dieter Josel (Deutschen Bahn AG):** Aus unserer Sicht muss die Standardisierte Bewertung modernisiert werden; das ist ja hier schon mehrfach angesprochen worden. Sie greift nicht bei Aspekten wie Klimaschutzziele erreichen, Verkehrsverlagerung erzielen. Ich weiß aber, dass es beim BMVI zu diesem Punkt das Vorhaben gibt, die Standardisierte Bewertung zu reformieren. Ich habe letzte Woche gehört, dass das bis Ende des Jahres erfolgen soll. Ich bin gespannt. Es wäre generell für Nahverkehrsvorhaben in Ballungsräumen etc. ein wichtiges Anliegen, dass wir hier eine vernünftige Standi bekommen.

**Abg. Dr. Markus Bächler (GRÜNE):** Ich hätte noch eine Frage an Herrn Grillenberger, wenn es so ist, dass die Mittel des BayGVFG auf zehn Millionen Euro begrenzt sind. Wir haben gehört, dass die NE-Bahnen bei der Beseitigung von Bahnübergängen keine Zuschüsse nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz bekommen können. Kann man diesen Teilbereich mit Mitteln aus dem BayGVFG bestreiten? – Das dürften ja nicht so hohe Beträge sein.

**MR Martin Grillenberger (Wohnen, Bau und Verkehr):** Das ist nicht ganz einfach für mich zu beantworten, weil ich für diese Investitionsgeschichten nicht der richtige Ansprechpartner bin. Aus meiner Sicht wird es schwierig, ein Vorhaben, das sachlich dem Eisenbahnkreuzungsgesetz und der dortigen Förderung zuzuordnen ist, einfach in eine Förderung nach BayGVFG umzuwidmen. Ich kann mir den Tatbestand nicht herausuchen und den frei hin- und herschieben, sondern die Tatbestandsvoraussetzungen des BayGVFG sind halt einfach andere als die des Eisenbahnkreuzungsgesetzes. Ansonsten wäre es vielleicht möglich. Aber dazu kann ich jetzt leider nicht sachkundig Auskunft geben.

**SV Josef Böck (Staudenbahn-Schienenweg-Trägerverein):** In Artikel 2 Nummer 5 heißt es:

Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz oder dem Bundeswasserstraßengesetz

können gefördert werden.

In Ausnahmefällen gilt das Gleiche für nichtbundeseigene Eisenbahnen.

Das ist wieder ein Ausnahmefall, den man wahrscheinlich wieder definieren müsste. Hier ist schon etwas beschrieben, aber nichts Konkretes.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Böck. Ich möchte unsere Ministerialbeamten jetzt nicht dazu bringen müssen, darauf zu antworten. Wenn sie das jetzt nicht können, ist das nachvollziehbar. Dafür bitte ich um Verständnis. Aber wir geben die

Frage als Hausaufgabe für eine der nächsten Sitzungen mit; wir können dann einen kleinen, ergänzenden Bericht bekommen und noch einmal darüber sprechen, was wir von der Seite des Freistaats Bayern her machen können. Man kann die eine oder andere Frage, die offengeblieben ist, im Protokoll nachlesen; das geben wir gerne unseren eingeladenen Expertinnen und Experten mit an die Hand. Dann haben Sie auch einen Mehrwert. – Ich entnehme dem Nicken der Mitglieder das Einverständnis mit diesem Vorgehen.

**SV Ralf Gummersbach (SWU mobil GmbH):** Im Bundes-GVFG ist die Reaktivierung von NE-Bahnen oder von Eisenbahnstrecken explizierter Fördertatbestand geworden. Das war sie vorher nicht, und die Schwelle wurde auf zehn Millionen Euro abgesenkt, damit genau solche Vorhaben finanziert werden können. Zudem wurden die Mittel im Bundes-GVFG versechsfacht. Hier also eigentlich der dringliche Appell, auf diese Mittel auch zuzugreifen. Dann werden auch keine Landesmittel, sondern Bundesmittel verwendet.

Ein zweiter Punkt noch: Wir haben gerade dargestellt, dass es schwierig ist, eine Finanzierung oder Darlehen auf die Beine zu stellen. Ein weiteres Problem ist aus unserer Sicht, dass die 15 Jahre nicht ausreichen. Frau Fuchs hat vorhin dargelegt, warum das aus Sicht der BEG nicht geht. Das ist für uns auch nachvollziehbar, aber trotz alledem würde auch bei der Staudenbahn am Ende der 15 Jahre ein Defizit von 11 Millionen Euro verbleiben, weil auch laufende Betriebskosten – Unterhalt, Instandhaltung, Betriebsleitung und so weiter – erforderlich sind. Eisenbahninfrastrukturen werden in der Regel nicht für 15 Jahre, sondern für fünfzig, hundert oder noch mehr Jahre gebaut. Wir reden hier auch nicht von luxuriösen Ausbaustandards, sondern von einem guten, soliden Standard mit einer vernünftigen Sicherungstechnik, was die Strecke und auch die Bahnübergänge angeht. Insofern muss es aus unserer Sicht auf jeden Fall ein Mittel geben, um die hohen Anfangsinvestitionen auch für die Infrastrukturunternehmen zu stemmen.

Ein letzter Punkt: Wenn es zu einer GVFG-Finanzierung kommen könnte, muss das Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen nicht unerheblichen Betrag vorfinanzieren. In der Regel wird das erst im Rahmen der Realisierung oder mit Fertigstellung ausgezahlt. Aber bis es zum Baubeginn kommt, sind ja schon mehrere Millionen an Planungsleistungen und

Vorleistungen durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu stemmen und vorzufinanzieren.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Gummersbach. Da waren wichtige Hinweise für uns enthalten: Dass es Geld gibt, das man abrufen könnte – zumindest auf der Bundesebene – und dass die Vertragslaufzeit nicht unbedingt zu dem passt, was man als Investition an Gleisen hat. Das nehmen wir mal mit. Wir bekommen vielleicht in einer der nächsten Sitzungen ein Follow-up, was hier an Handlungsbedarf wäre. Dann können wir gerne in diesem Ausschuss einen weitreichenden Beschluss fassen; dann lösen wir das eben in Bayern selbst. – Das war ein gutes Schlusswort. Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen und danke Ihnen herzlich, Frau Fuchs, sehr geehrte Herren, dafür, dass Sie heute zu uns gekommen sind. Wir werden an der Sache dranbleiben. – Damit ist das Fachgespräch beendet; die Drucksache 18/12595 hat ihre Erledigung gefunden. Wir machen eine kurze Übergangspause.

\* \* \*

(Unterbrechung von 15:21 bis 15:25 Uhr)