



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 26.09.2016

„Stationsoffensive Bayern“

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) Wann wurden die einzelnen seit 1996 neu in Betrieb genommenen Eisenbahnhaltepunkte in Bayern eröffnet?
b) Mit welchem Fahrgastaufkommen wurde jeweils für die einzelnen Stationen von Inbetriebnahme bis heute gerechnet?
2. a) Wie haben sich die Fahrgastaufkommen tatsächlich entwickelt?
b) Wie bewertet die Staatsregierung diese Entwicklung?
3. a) Mit welchem Fahrgastaufkommen rechnet die Staatsregierung bei den insgesamt 20 Stationen, welche im Rahmen der Stationsoffensive geschaffen werden?
b) Mit welchen Baukosten wird für jede der einzelnen Stationen gerechnet?
4. a) Für welche konkreten Stationen laufen derzeit Planungen, welche laut Stellungnahme der Obersten Baubehörde zur Enquete-Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse in Bayern“ vom 16.06.2019 aus anderen Finanzierungsquellen finanziert werden sollen?
b) Aus welchen Finanzierungsquellen sollten diese jeweils finanziert werden?
c) Wie hoch wird der Investitionsaufwand für die jeweiligen Planungen geschätzt?
5. a) Wurden zu den in der Antwort auf die Schriftliche Anfrage betreffend „Rahmenvereinbarung zur Stationsoffensive zwischen Freistaat und DB Station&Service AG“ unter Drucksache 17/7162 genannten sechs neuen Haltepunkte im Raum Memmingen bereits separate Vereinbarungen getroffen?
b) Wenn ja, mit welchen konkreten Inhalten?
6. a) Gibt es derzeit Überlegungen, den Haltepunkt Nürnberg-Buchenbühl zu reaktivieren?
b) Wenn nein, warum nicht?
7. Warum unterstützt die Staatsregierung die DB Station & Service AG im Rahmen der Stationsoffensive finanziell, obwohl die neuen Stationen sich über die Stationsentgelte auskömmlich betreiben lassen und die DB Station & Service AG nicht unerhebliche Gewinne erwirtschaftet und an die DB abführt?

Antwort

der Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
vom 15.12.2016

1. a) Wann wurden die einzelnen seit 1996 neu in Betrieb genommenen Eisenbahnhaltepunkte in Bayern eröffnet?

Die Stationen und Inbetriebnahmejahre sind auf den folgenden beiden Seiten tabellarisch aufgelistet. Die Stationen an der Strecke Gotteszell – Viechtach sind nicht aufgeführt, da es sich um einen befristeten Probetrieb handelt.

Nr.	Stationsname	Strecke	IBN
1	Griesen	Garmisch-P. – Ehrwald	09/1996
2	Untergrainau	Garmisch-P. – Ehrwald	09/1996
3	Kirchweidach	Mühdorf – Freilassing	09/1996
4	Wilhermsdorf Mitte	Siegelsdorf – Markt Erlbach	09/1998
5	Neustift	Mühdorf – Passau	12/1998
6	Zirndorf-Kneippallee	Fürth – Cadolzburg	09/1999
7	Gerlenhofen	Ulm – Memmingen	12/1999
8	Starnberg Nord	München – Tutzing	12/1999
9	Hohenwarth Campingplatz	Bad Kötzing – Lam	05/2000
10	Augsburg Messe	Augsburg – Bobingen	06/2000
11	Heroldsberg Nord	Nürnberg – Gräfenberg	07/2002
12	Obernaun	Aschaffenburg – Miltenberg	10/2002
13	Schnellendorf	Ansbach – Crailsheim	12/2002
14	Rammingen	Buchloe – Memmingen	12/2003
15	Gendorf	Mühdorf – Burghausen	12/2003
16	Julbach	Mühdorf – Simbach	04/2004
17	Nürnberg-Steinbühl	Nürnberg – Roth	09/2004
18	Bibelöd	Traunstein – Ruhpolding	08/2005
19	Hammelburg Ost	Gemünden – Bad Kissingen	09/2005
20	Coburg Nord	Coburg – Sonneberg	12/2005
21	Rödental Mitte	Coburg – Sonneberg	12/2005
22	München-Untermenzing	München – Dachau	12/2005
23	Heiligenstatt	Mühdorf – Burghausen	12/2005
24	Dießen-St. Alban	Weilheim – Geltendorf	09/2006
25	Feilitzsch	Hof – Plauen	09/2006
26	Traunreut	Traunstein – Traunreut	12/2006
27	Kinding (Altmühltal)	Nürnberg – Ingolstadt	12/2006
28	Allersberg (Rothsee)	Nürnberg – Ingolstadt	12/2006
29	Regensburg-Burgweinting	Regensburg – Plattling	12/2006
30	Schweinfurt Mitte	Schweinfurt – Bamberg	12/2006
31	Rottershausen	Schweinfurt – Meiningen	12/2006
32	Neustadt (Waldnaab)	Weiden – Neustadt (Waldnaab)	12/2007
33	Altentadt (Waldnaab)	Weiden – Marktredwitz	12/2007
34	Aschaffenburg-Hochschule	Aschaffenburg – Miltenberg	12/2007

Nr.	Stationsname	Strecke	IBN
35	Eggenfelden Mitte	Mühldorf – Passau	12/2007
36	Oberwerrn	Schweinfurt – Ebenhausen	12/2008
37	Mering-St. Afra	München – Augsburg	12/2008
38	Hausbergbahn	Garmisch-P. – Reutte	07/2009
39	Bad Aibling Kurpark	Rosenheim – Holzkirchen	09/2009
40	München-Hirschgarten	S-Bahn-Stammstrecke München	12/2009
41	Happurg	Nürnberg – Hartmannshof	12/2010
42	Feucht Ost	Nürnberg – Neumarkt	12/2010
43	Burgbernheim-Wildbad	Ansbach – Würzburg	12/2010
44	Reichenberg	Würzburg – Lauda	12/2010
45	Heimenkirch	Kempten – Lindau	12/2010
46	Farchant	München – Garmisch-P.	12/2010
47	Kleingemünden	Gemünden – Bad Kissingen	09/2011
48	Graben (Lechfeld) Gewerbepark	Augsburg – Kaufering	10/2012
49	Rosenheim Hochschule	Rosenheim – Mühldorf	12/2012
50	Neustadt (Aisch) Mitte	Nürnberg – Würzburg	12/2012
51	München-Freiham	München – Herrsching (S8)	09/2013
52	Grafling-Arztling	Plattling – Zwiesel	12/2013
53	Witzighausen	Senden – Weißenhorn	12/2013
54	Wullenstetten	Senden – Weißenhorn	12/2013
55	Weißenhorn-Eschach	Senden – Weißenhorn	12/2013
56	Weißenhorn	Senden – Weißenhorn	12/2013
57	Petersaurach Nord	Nürnberg – Ansbach (S4)	09/2014
58	Schonungen	Würzburg – Bamberg	12/2014
59	Hinrichsseggen	Rosenheim – Holzkirchen	12/2014
60	Freilassing-Hofham	Freilassing – Berchtesgaden	12/2014
61	Erlangen Paul-Gossen-Straße	Nürnberg – Bamberg (S1)	12/2015
62	Traunstein Klinikum	Traunstein – Traunreut	09/2016

b) Mit welchem Fahrgastaufkommen wurde jeweils für die einzelnen Stationen von Inbetriebnahme bis heute gerechnet?

Für folgende Stationen liegen der Staatsregierung prognostizierte Fahrgastzahlen vor, die vor der Inbetriebnahme von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) oder externen Partnern ermittelt wurden:

Name	Prognose
Starnberg Nord	4.515
Augsburg Messe	4.000
Obernau	198
Rammingen (Bay)	87
Julbach	121
Bibelöd	185
Hammelburg Ost	284
Coburg Nord	1.005
Rödental Mitte	630
München-Untermenzing	4.287
Heiligenstatt (Oberbay)	175
St. Alban	100
Feilitzsch	232
Regensburg-Burgweinting	740
Schweinfurt Mitte	1.321

Name	Prognose
Rottershausen	110
Neustadt (Waldnaab)	646
Aschaffenburg Hochschule	488
Eggenfelden Mitte	356
Oberwerrn	435
München Hirschgarten	15.300
Burgbernheim Wildbad	185
Reichenberg	428
Heimenkirch	271
Farchant	373
Kleingemünden	287
Rosenheim Hochschule	445
Grafling-Arztling	200
Witzighausen	414
Wullenstetten	430
Weißenhorn-Eschach	127
Weißenhorn	854
Schonungen	300
Hinrichsseggen	300
Freilassing-Hofham	360
Traunstein Klinikum	200

Seit einigen Jahren ist die Erstellung einer Nachfrageprognose zwingende Voraussetzung für die Realisierung eines neuen Halts.

2. a) Wie haben sich die Fahrgastaufkommen tatsächlich entwickelt?

An den neuen Stationen stiegen im Fahrplanjahr 2015 insgesamt rund 52.400 Fahrgäste pro Schulwerktag ein und aus, wobei allein an der neuen Station München-Hirschgarten eine fünfstellige Fahrgastzahl zu verzeichnen ist.

Im Mittelwert treffen die Prognosen sehr gut zu, die durchschnittliche Abweichung gegenüber der tatsächlichen Nachfrage liegt bei unter zwei Prozent. Allerdings gibt es eine starke Streuung:

- Bei den fünf Stationen Julbach, St. Alban, Rosenheim Hochschule, Weißenhorn und Hinrichsseggen wird die Prognose um mehr als 30 % übertroffen.
- Bei den zehn Stationen Starnberg Nord, Obernau, Rammingen, Hammelburg Ost, München-Untermenzing, München-Hirschgarten, Heiligenstatt (Oberbay), Aschaffenburg Hochschule, Eggenfelden Mitte und Grafling-Arztling wurde die tatsächliche Nachfrage auf +/- 30 % genau prognostiziert.
- Bei den übrigen 20 Stationen liegt die Nachfrage um mehr als 30 % unter der Prognose.

Für die Station Traunstein Klinikum, die erst im September 2016 eröffnet wurde, liegen noch keine Fahrgastzahlen vor.

b) Wie bewertet die Staatsregierung diese Entwicklung?

Ein großer Teil der Ein- und Aussteiger an den neuen Halten wäre ohne die jeweilige neue Station nicht mit der Bahn gefahren. Die Schaffung neuer Stationen ist somit ein wesentlicher Teil der Erfolgsgeschichte des Bahnlands Bayern und ein Kernelement bayerischer Verkehrspolitik. Dadurch, dass das Gros der neuen Stationen im ländlichen Raum liegt, tragen sie mit dazu bei, dass die Kommunen und Regionen dort noch mehr Perspektiven als Wirtschafts- und Wohnstandort haben.

Wie in der Antwort zu Frage 2a dargelegt, gibt es eine relativ hohe Anzahl von Stationen, bei denen die tatsächliche Nachfrage hinter den Erwartungen zurückbleibt. Hierfür konnten die folgenden drei Hauptursachen identifiziert werden:

Erstens haben in einigen Fällen die Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) – in der Regel sind dies die Landkreise – nicht oder nicht ausreichend auf die Einstellung parallel laufender Buslinien hingewirkt bzw. die Buslinien nicht optimal auf den Schienenverkehr ausgerichtet.

Zum zweiten wurde in der Anfangszeit bei den Fahrgastprognosen unterstellt, dass bei entsprechend gutem Angebot ein sehr hoher Anteil der Schüler die Bahn nutzt. Mit der Zeit wurde jedoch beobachtet, dass ein nicht vernachlässigbarer Anteil der Schüler auch bei einem guten Bahnangebot andere Verkehrsmittel wie z. B. Fahrrad, Moped oder Mitfahrgelegenheiten nutzt. Dieser Effekt wird inzwischen im Prognosemodell der BEG berücksichtigt, um eine genauere Prognose zu erzielen. Neue Stationen, die sich in der Nähe einer Schule befinden, werden zudem nur noch dann eingerichtet, wenn sich die Schulleitung bereit erklärt, die Schulzeiten an die Taktzeiten der Bahn anzupassen.

In Fällen, in denen das volle Fahrgastpotenzial nur mit einer Anpassung der umgebenden Busverkehre ausgeschöpft werden kann, stellt der Freistaat den Bau neuer Stationen seit einigen Jahren unter die Bedingung, dass sich die jeweiligen Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV vertraglich verpflichten, parallele Buslinien einzustellen und ggf. Zubringerbuslinien zur neuen Station einzurichten. Dabei müssen die Busfahrpläne auf die Bahn abgestimmt und dem Vertrag als verbindliche Anlage beigelegt werden.

Neben den Themenreisen des Schülerverkehrs und der Busnetzanzapassung spielt eine wichtige Rolle, dass die jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen und die regionalen Partner in unterschiedlicher Art und Intensität Werbung für die jeweiligen neuen Stationen und für den öffentlichen Verkehr im Allgemeinen machen.

3. a) Mit welchen Fahrgastaufkommen rechnet die Staatsregierung bei den insgesamt 20 Stationen, welche im Rahmen der Stationsoffensive geschaffen werden?

In der nachfolgenden Tabelle sind die 20 Stationen aufgelistet, die in der Stationsoffensive enthalten sind. Der Haltepunkt Bodenmais Süd wird auf Wunsch der Marktgemeinde nicht weiterverfolgt. Im Gegenzug wurde der Bahnhof Würzburg-Heidingsfeld West aufgenommen, nachdem die verbliebenen Zweifel an dessen Genehmigungsfähigkeit durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ausgeräumt werden konnten.

Stationsname	Prognose BEG
Straubing Hafen	300
Ergolding	190
Würzburg-Heidingsfeld Ost	690
Weilheim-Au	350
Coburg-Beiersdorf	160
Hof Mitte	400
Bad Reichenhall Nord	370
Weiden Nord	250
Schlachters	110
Hergensweiler	200
Weißensberg	210

Stationsname	Prognose BEG
Lindau-Oberreitnau	190
Lindau-Aeschach	200
Aschaffenburg Ost	500
Mainaschaff Nord	260
Weiden-Rehbühl	1.150
Würzburg-Heidingsfeld West	520
Marktobersdorf Nord	190
Kaufbeuren-Haken	480
Füssen West	120

b) Mit welchen Baukosten wird für jede der einzelnen Stationen gerechnet?

Bislang liegen für alle Stationen nur Grobkostenschätzungen vor, die entsprechenden Zahlen sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst. Erst nach Ende der Vorplanungen können substantziellere Kostenwerte angegeben werden:

Stationsname	Grobkosten in Mio. €
Straubing Hafen	0,4
Ergolding	0,9
Würzburg-Heidingsfeld Ost	4,1
Weilheim-Au	0,6
Coburg-Beiersdorf	0,6
Hof Mitte	4,0
Bad Reichenhall Nord	2,2
Weiden Nord	2,1
Schlachters	1,4
Hergensweiler	1,4
Weißensberg	2,2
Lindau-Oberreitnau	1,4
Lindau-Aeschach	4,4
Aschaffenburg Ost	4,5
Mainaschaff Nord	2,9
Weiden-Rehbühl	0,4
Würzburg-Heidingsfeld West	2,9
Marktobersdorf Nord	1,0
Kaufbeuren-Haken	4,1
Füssen West	1,2

4. a) Für welche konkreten Stationen laufen derzeit Planungen, welche laut Stellungnahme der Obersten Baubehörde zur Enquete-Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse in Bayern“ vom 16.06.2019 aus anderen Finanzierungsquellen finanziert werden sollen?

Für die folgenden Stationen laufen derzeit Planungen, oder es wurde zumindest eine verkehrliche Aufgabenstellung (VAST) erstellt:

Rosenheim-Aicherpark, Feldolling (Gde. Feldkirchen-Westerham), Brunnen, Kaufbeuren-Neugablonz, Ingolstadt Audi, Regensburg Walhallastraße, Lindau-Reutin, Fürth-Stadeln, Fürth-Steinach, Gelting, Geretsried Mitte, Geretsried Süd, Leutershausen-Wiedersbach, Forchheim Nord, Schwaigerloh (Gde. Oberding) und Regionalzughalt München-Poccistraße.

Für die neuen Stationen Bad Reichenhall Mitte und Bischofswiesen-Winkl sollen die Planungen zeitnah beginnen. Der Haltepunkt Finsterwald (Gde. Gmund am Tegernsee) ist derzeit im Bau.

b) Aus welchen Finanzierungsquellen sollten diese jeweils finanziert werden?

Folgende Stationen sollen nach aktueller Sachlage aus Mitteln der Länderquote Bayern gemäß Anlage 8.7 zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und DB finanziert werden:

Rosenheim-Aicherpark, Feldolling (Gde. Feldkirchen-Westerham), Brunnen, Kaufbeuren-Neugablonz, Regensburg Walhallastraße, Bad Reichenhall Mitte und Bischofwiesen-Winkl.

Bei den folgenden Halten ist eine Mischfinanzierung aus Mitteln des Freistaats und anderer Partner (z. B. Bund, Kommunen, Dritte) vorgesehen:

Ingolstadt Audi, Lindau-Reutin und Finsterwald, Forchheim Nord, München-Poccistraße.

Folgende neue Halte sollen gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gemeinsam vom Freistaat und vom Bund finanziert werden:

Fürth-Stadeln, Fürth-Steinach, Gelting, Geretsried Mitte, Geretsried Süd, Leutershausen-Wiedersbach, Schwaigerloh.

c) Wie hoch wird der Investitionsaufwand für die jeweiligen Planungen geschätzt?

Bei den meisten Projekten sind der Staatsregierung die Planungskosten für den Halt nicht bekannt, da von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. den Planern meist nur die Gesamtkosten für Planung und Bau bzw. bei Neu- oder Ausbaustrecken die Gesamtkosten für die Station samt des umgebenden Streckenabschnitts genannt werden. Erfahrungsgemäß liegen die Planungskosten bei neuen Stationen jedoch bei etwa 15–20 Prozent der Gesamtkosten.

5. a) Wurden zu den in der Antwort auf die Schriftliche Anfrage betreffend „Rahmenvereinbarung zur Stationsoffensive zwischen Freistaat und DB Station&Service AG“ unter Drucksache 17/7162 genannten sechs neuen Haltepunkten im Raum Memmingen bereits separate Vereinbarungen getroffen?

b) Wenn ja, mit welchen konkreten Inhalten?

Zu den sich in Diskussion befindlichen sechs neuen Haltepunkten im Raum Memmingen wurden bisher keine vertraglichen Vereinbarungen getroffen.

6. a) Gibt es derzeit Überlegungen, den Haltepunkt Nürnberg-Buchenbühl zu reaktivieren?

Nein.

b) Wenn nein, warum nicht?

Auf die Landtags-Drucksache Nr. 16/596 vom 3. März 2009 wird verwiesen. Die dort dargelegte Begründung ist aus Sicht der Staatsregierung nach wie vor gültig.

7. Warum unterstützt die Staatsregierung die DB Station & Service AG im Rahmen der Stationsoffensive finanziell, obwohl die neuen Stationen sich über die Stationsentgelte auskömmlich betreiben lassen und die DB Station & Service AG nicht unerhebliche Gewinne erwirtschaftet und an die DB abführt?

Die neuen Stationen der Stationsoffensive sind in der Regel für sich alleine betrachtet nicht wirtschaftlich zu betreiben. Der Freistaat gibt daher – wie auch bei vielen anderen Stationsmaßnahmen (z. B. barrierefreier Ausbau) – einen Wirtschaftlichkeitsausgleich. Dass sich die neuen Stationen für den Freistaat rechnen, bezieht sich im Kontext auf das Plus an Fahrgästen, die dadurch den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nutzen und die Verkehrsdurchführungsverträge indirekt günstiger für den Freistaat als SPNV-Aufgabenträger machen.

Die Stationsoffensive wurde initiiert, um verkehrlich sinnvolle neue Halte deutlich zeitnäher realisieren zu können, als dies mit einer konventionellen und sachgerechten Finanzierung über Bundesmittel aus der Länderquote Bayern gemäß der Anlage 8.7 zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung möglich wäre. Dort hätte es erst Mitte der 20er-Jahre wieder Finanzierungsperspektiven für neue Halte gegeben. Dass die DB durch die Verkehrsnachfrage motivierte Infrastrukturprojekte komplett oder zu einem maßgeblichen Anteil mit Eigenmitteln in Angriff nimmt, ist in den letzten Jahren insbesondere in Anbetracht der Finanzlage des DB-Konzerns äußerst selten geworden. DB Station&Service hat daher eine komplette Eigenmittelfinanzierung für die Stationsoffensive Bayern stets ausgeschlossen.

Die DB und die Staatsregierung haben sich daraufhin gemeinsam für ein 50:50-Modell entschieden. Für den Freistaat hat dies gegenüber der theoretischen 100%-Finanzierung der Investition durch die DB den Vorteil, dass anteilmäßig weniger von der achtprozentigen Eigenmittelrendite der DB auf die bayerischen Stationspreise umgelegt wird.