



Schriftliche Anfrage

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

Zahlungen des Freistaates an DB Netz und DB Station&Service

Der Anteil der Infrastrukturentgelte an den Bestelltentgelten der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) ist in den letzten Jahren immer weiter angestiegen. Die Dynamisierung der Infrastrukturentgelte ist im Eisenbahnregulierungsgesetz seit Kurzem gedeckelt. Die Infrastrukturunternehmen der DB erwirtschaften Gewinne in teils dreistelliger Millionenhöhe. Trotzdem sehen sich SPNV-Aufgabenträger gezwungen, durch direkte Zahlungen an DB Netz und DB Station&Service Infrastrukturausbauten zu beschleunigen.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Welche Mittel hat der Freistaat in den vergangenen zehn Jahren an DB Netz gezahlt (Angaben bitte für die einzelnen Kalenderjahre)?
2. Welche Mittel hat der Freistaat in den vergangenen zehn Jahren an DB Station&Service gezahlt (Angaben bitte für die einzelnen Kalenderjahre)?
3. Für welche erfolgten Angebotserweiterungen im SPNV-Angebot waren Zahlungen des Freistaates nötig, damit Infratraktorengpässe, die der Angebotsausweitung entgegenstanden, beseitigt werden konnten?
4. Was hat die BEG bzw. der Freistaat im Einzelnen bezahlt?
5. Welche Infrastrukturausbauten hat die DB ohne Zuschuss des Freistaates vorgenommen?
6. Für welche anstehenden Angebotserweiterungen im SPNV-Angebot waren Zahlungen des Freistaates nötig, damit Infratraktorengpässe, die der Angebotsausweitung entgegenstanden, beseitigt werden konnten?
7. Was hat die BEG bzw. der Freistaat im Einzelnen zu bezahlen?

Antwort

des **Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr**
vom 17.09.2018

1. **Welche Mittel hat der Freistaat in den vergangenen zehn Jahren an DB Netz gezahlt (Angaben bitte für die einzelnen Kalenderjahre)?**

Die jährlichen Mittel sind der als Anlage 1 beigefügten Tabelle Nr. 1 zu entnehmen. Die Beträge setzen sich zusammen aus der vom Freistaat gewährten Förderung für Infrastrukturmaßnahmen einschließlich der über die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) gewährten Pönalefördermittel für qualitätsverbessernde Netzmaßnahmen (hier sind für die Jahre 2008 und 2009 keine belastbaren Zahlen ermittelbar) sowie den Trassenentgelten, die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr an die BEG durchgereicht werden.

2. **Welche Mittel hat der Freistaat in den vergangenen zehn Jahren an DB Station&Service gezahlt (Angaben bitte für die einzelnen Kalenderjahre)?**

Die jährlichen Mittel sind der als Anlage 2 beigefügten Tabelle Nr. 2 zu entnehmen. Die Beträge setzen sich zusammen aus der vom Freistaat gewährten Förderung für Stationsmaßnahmen einschließlich der über die BEG gewährten Pönalefördermittel für qualitätsverbessernde Maßnahmen an Verkehrsstationen (hier sind für die Jahre 2008 und 2009 keine belastbaren Zahlen ermittelbar) sowie den Stationsentgelten, die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr an die BEG durchgereicht werden.

3. **Für welche erfolgten Angebotserweiterungen im SPNV-Angebot waren Zahlungen des Freistaates nötig, damit Infratraktorengpässe, die der Angebotsausweitung entgegenstanden, beseitigt werden konnten?**

4. **Was hat die BEG bzw. der Freistaat im Einzelnen bezahlt?**

Es wird davon ausgegangen, dass sich diese und die kommenden Fragen zum einem auf DB-Infrastrukturprojekte und zum anderen auf Angebotserweiterungen bei der Zugkilometerleistung beziehen. Außen vor bleiben Angebotserweiterungen bei SPNV-Halten, weshalb auf neue Haltepunkte nicht eingegangen wird. In Analogie sind auch Projekte nicht berücksichtigt, die notwendig waren bzw. sind, um den Status quo der Zughalte aufrechterhalten zu können, sowie DB-Maßnahmen, bei denen zur Kofinanzierung von Bundes-GVFG-Projekten (GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) eine finanzielle Mitwirkungspflicht des Freistaates bestand.

Die nachfolgenden Pönaleprojekte haben dazu geführt, dass neben den erheblichen Pünktlichkeitssteigerungen

auch Angebotsausweitungen vorgenommen werden konnten:

- Ausbau der Station Massing zu einem Kreuzungsbahnhof mit Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel 2009/2010 (Förderumfang: 800.000 Euro) und
- Bau von Weichenverbindungen in Unterzeismering mit Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel 2013/2014 (Förderumfang: 700.000 Euro).

5. Welche Infrastrukturausbauten hat die DB ohne Zuschuss des Freistaates vorgenommen?

Nachfolgend werden Infrastrukturausbauten und -umbauten aufgelistet, die seitens der Infrastrukturunternehmen der DB AG in den letzten zehn Jahren erfolgt sind und die Angebotsausweitungen im SPNV durch den Freistaat ausgelöst haben. Da es sich um DB-Projekte ohne Freistaats-Beteiligung handelt, kann keine Gewähr auf Vollständigkeit gegeben werden. Hinsichtlich neuer Haltepunktprojekte wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Infrastrukturprojekte:

- viergleisiger Ausbau der Strecke München – Augsburg,
- zweigleisiger Ausbau der Strecke Ampfing – Tüßling,
- dreigleisiger Ausbau der Strecke Freilassing – Salzburg,
- Ausbauabschnitte der VDE 8.1 im Bereich Eltersdorf – Ebersfeld – Coburg, insb. Umbau Bf Erlangen und Verbindungskurve von der Schnellfahrstrecke nach Creidlitz,
- Erweiterung Lichtraumprofil im Tunnel Oberstauen für Doppelstockwagen,
- Umbau der Bahnhöfe Augsburg Hbf, Marktbreit, Selbitz und Selb-Plößberg,
- Bahnsteigverlängerung Lagerlechfeld,
- signaltechnische Anpassungen in den Bahnhöfen Bamberg, Donauwörth, Geltendorf, Kempten Hbf, Lichtenfels, Neunkirchen am Sand und Vilseck,
- Ertüchtigung der Strecken Kaufbeuren – Lindau und Schweinfurt – Rottendorf für Neigetetechnik,
- Modernisierung/Beschleunigung der Strecke Weilheim – Garmisch-Partenkirchen,
- Modernisierung/Beschleunigung der Strecke Bernried – Kochel,
- Modernisierung/Beschleunigung und Ertüchtigung bei den Strecken: Ebersberg – Wasserburg a. Inn, Landshut – Plattling, Breitengüßbach – Ebern sowie Coburg –

Bad Rodach für die Einführung des exakten Stundentakts mit Halt an allen Stationen sowie

- weitere Geschwindigkeitsanhebungen, z.B. auf den Strecken Buchloe – Kaufbeuren, Mühldorf – Pocking, Landshut – Mühldorf – Rosenheim, Würzburg – Lauda und im Bereich des neuen elektronischen Stellwerks Bayreuth.

6. Für welche anstehenden Angebotserweiterungen im SPNV-Angebot waren Zahlungen des Freistaates nötig, damit Infratrukturengpässe, die der Angebotsausweitung entgegenstanden, beseitigt werden konnten?

Für die ab dem Jahr 2021 im Rahmen der Vergabe des E-Netz Allgäu geplanten SPNV-Angebotsausweitungen ist der Ausbau der Strecke Geltendorf – Lindau mit Elektrifizierung und Geschwindigkeitserhöhung notwendig. Um diese Bedarfsplanstrecke zu realisieren, war vorübergehend die Zusage einer Teil-Vorfinanzierung durch den Freistaat notwendig. Diese ist mittlerweile durch die Übernahme des Betrags durch den Bund obsolet geworden, jedoch beteiligt sich der Freistaat mit Landesmitteln an der Finanzierung, nachdem es zu deutlichen Mehrkosten gekommen ist.

Ein weiteres Beispiel für eine Infrastrukturverbesserung unter Mitfinanzierung aus Landesmitteln, mit der zugleich eine Angebotsausweitung ermöglicht wird, ist der Bau der Weichen zum Anschluss des Fürther Bogens an die Bestandsstrecke. Nach Realisierung dieser Maßnahmen können dann drei statt zwei S-Bahnen pro Stunde und Richtung – jedoch nur in einem sogenannten Stolpertakt – zwischen Nürnberg und Erlangen fahren.

7. Was hat die BEG bzw. der Freistaat im Einzelnen zu bezahlen?

Die Summen stehen derzeit nicht fest. Bei den Weichen zum Fürther Bogen wird der Freistaat die kompletten Planungs- und Baukosten sowie gegebenenfalls einen anfallenden Wirtschaftlichkeitsausgleich leisten. Beim Bedarfsplanprojekt Geltendorf – Lindau wird der Betrag aus Landesmitteln letztendlich davon abhängen, wie viele Mittel aus der Länderquote Bayern der Anlage 8.7 zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) ins Projekt fließen können und welche Kostensteigerungen noch eintreten werden.

Anlage 1, Tabelle Nr. 1

Mittel, die der Freistaat in den vergangenen zehn Jahren (2008 bis 2017) an DB Netz gezahlt hat (Angaben in Tausend Euro).

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | GESAMT |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| Infrastrukturförderung inkl. Pönalefördermittel | 32.970 | 30.660 | 47.082 | 31.487 | 15.764 | 26.295 | 65.433 | 29.857 | 30.707 | 41.972 | 352.227 |
| Trassenentgelte | 397.600 | 418.500 | 435.900 | 467.400 | 500.000 | 511.000 | 535.600 | 561.200 | 574.000 | 617.400 | 5.018.600 |
| Summe | 430.570 | 449.160 | 482.982 | 498.887 | 515.764 | 537.295 | 601.033 | 591.057 | 604.707 | 659.372 | 5.370.827 |

Anlage 2, Tabelle Nr. 2

Mittel, die der Freistaat in den vergangenen zehn Jahren (2008 bis 2017) an DB Station&Service gezahlt hat (Angaben in Tausend Euro).

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | GESAMT |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| Infrastrukturförderung inkl. Pönalefördermittel | 22.775 | 26.721 | 14.230 | 20.441 | 6.419 | 32.225 | 24.080 | 24.975 | 16.642 | 41.861 | 230.369 |
| Stationsentgelte | 78.600 | 82.700 | 86.100 | 87.600 | 100.000 | 102.000 | 108.900 | 114.300 | 117.200 | 121.600 | 999.000 |
| Summe | 101.375 | 109.421 | 100.330 | 108.041 | 106.419 | 134.225 | 132.980 | 139.275 | 133.842 | 163.461 | 1.229.369 |