



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Markus Büchler BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 10.09.2025

4. Modernisierungsgesetz (Art. 38) II

Das 4. Modernisierungsgesetz Bayern umfasst u. a. auch Änderungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG).

Der Pflicht zur Erstellung eines Schienennahverkehrsplans, der gemäß BayÖPNVG alle zwei Jahre fortgeschrieben werden muss, kann angeblich laut Staatsregierung aufgrund der sich stets erneuernden Rahmenbedingungen und Unsicherheiten nicht nachgekommen werden.

Dass sich Rahmenbedingungen ändern und es Unsicherheiten gibt, unterstreicht die Bedeutung einer Planung, die u. a. in Szenarien beschreibt, welchen SPNV der Freistaat mittelfristig anstrebt.

Der Schienennahverkehrsplan nach Art. 17 BayÖPNVG enthält die Vorgaben für die Planung, Organisation und Sicherstellung des Schienennahverkehrs sowie den dafür zur Verfügung stehenden Finanzrahmen. Nach Art. 17 BayÖPNVG ist der Schienennahverkehrsplan alle zwei Jahre fortzuschreiben. Ausnahmen sieht das Gesetz nicht vor. Der letzte veröffentlichte Schienennahverkehrsplan stammt vom November 2005. Mit Beschluss vom 2. Februar 2016 hat der Landtag die Staatsregierung aufgefordert, den Schienennahverkehrsplan aus dem Jahr 2005 fortzuschreiben. Trotzdem gibt es immer noch keinen fortgeschriebenen Schienennahverkehrsplan.

Ob und inwieweit der angestrebte Verzicht quantifizierbar ist, ist dem Gesetzentwurf auch nicht zu entnehmen.

Die meisten Bundesländer stellen Pläne zur Zukunft des SPNV auf und schreiben diese regelmäßig fort.

Die Staatsregierung wird gefragt:

1. Was sind die konkreten Vorteile des geplanten Streichens der Pflicht zur Erstellung eines Schienennahverkehrsplans konkret (beispielsweise Personenstunden im Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr [StMB], bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft [BEG], bei Eisenbahnverkehrsunternehmen [EVU])? 3
2. Welche Rahmenbedingungen haben sich seit 2005 geändert, die die Staatsregierung nicht im Blick hatte? 3

3.	Welche Unsicherheiten gab es seit 2005, die die Staatsregierung nicht im Mindesten abschätzen konnte?	3
4.	Was macht die Staatsregierung, wenn der Bund die Fördervoraussetzungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) für Schienenprojekte, die über das GVFG-Bundesprogramm gefördert werden, dahin gehend ändert, dass entsprechende Pläne beispielsweise keine 20 Jahre alt sein dürfen, und es gar keinen Schienennahverkehrsplan mehr gibt?	3
5.	In welcher Höhe gibt es Verpflichtungsermächtigungen im Staatshaushalt zur Absicherung langlaufender Verkehrsverträge der BEG mit EVU?	3
6.	Für welche künftigen Haushaltsjahre gelten diese Verpflichtungsermächtigungen?	3
7.	Welche Schieneninfrastrukturprojekte in Bayern fördert der Freistaat?	4
8.	Wann gehen diese Schieneninfrastrukturprojekte in Betrieb?	4
	Hinweise des Landtagsamts	5

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 21.10.2025

1. **Was sind die konkreten Vorteile des geplanten Streichens der Pflicht zur Erstellung eines Schienennahverkehrsplans konkret (beispielsweise Personenstunden im Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr [StMB], bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft [BEG], bei Eisenbahnverkehrsunternehmen [EVU])?**

Es wird darum gebeten, das parlamentarische Verfahren abzuwarten.

2. **Welche Rahmenbedingungen haben sich seit 2005 geändert, die die Staatsregierung nicht im Blick hatte?**
3. **Welche Unsicherheiten gab es seit 2005, die die Staatsregierung nicht im Mindesten abschätzen konnte?**

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 2 und 3 gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Drs. 18/29487 verwiesen. Die darin getroffenen Aussagen haben nach wie vor Gültigkeit.

4. **Was macht die Staatsregierung, wenn der Bund die Fördervoraussetzungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) für Schienenprojekte, die über das GVFG-Bundesprogramm gefördert werden, dahin gehend ändert, dass entsprechende Pläne beispielsweise keine 20 Jahre alt sein dürfen, und es gar keinen Schienennahverkehrsplan mehr gibt?**

Der Staatsregierung sind derartige Änderungspläne beim Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) nicht bekannt.

5. **In welcher Höhe gibt es Verpflichtungsermächtigungen im Staatshaushalt zur Absicherung langlaufender Verkehrsverträge der BEG mit EVU?**
6. **Für welche künftigen Haushaltsjahre gelten diese Verpflichtungsermächtigungen?**

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 5 und 6 gemeinsam beantwortet.

Im Staatshaushalt werden jährlich bei Kapitel 09 07 Titel 683 51 – Ausgleichsleistungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen (Bestellentgelte) für gemeinwirtschaftliche SPNV-Leistungen – Verpflichtungsermächtigungen (VE) für die entsprechenden Verkehrsdurchführungsverträge der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen veranschlagt.

Im Haushaltsjahr 2024 wurden VE in Höhe von 9.048.426,0 Tsd. Euro für diesen Zweck veranschlagt. Laufzeit der VE ist bis Ende 2045. Im aktuellen Haushaltsjahr 2025 stehen dem Freistaat VE in Höhe von 1.579.417,6 Tsd. Euro zur Verfügung; ebenfalls mit einer Laufzeit bis Ende 2045.

7. Welche Schieneninfrastrukturprojekte in Bayern fördert der Freistaat?

Voranstellend wird darauf hingewiesen, dass nach Art. 87e Grundgesetz der Bund für die Finanzierung der bundeseigenen Schieneninfrastruktur verantwortlich ist. Da jedoch der Bund nicht ausreichend Haushaltsmittel zur Verfügung stellt und um die Schieneninfrastruktur in Bayern verstärkt voranzutreiben, investiert der Freistaat in die Schieneninfrastruktur.

Dies betrifft insbesondere den barrierefreien Ausbau von bestehenden wie auch den Bau neuer Verkehrsstationen, den Neu- und Ausbau von Schienenstrecken sowie die Elektrifizierung bzw. die Umstellung auf neue umweltfreundliche Schienenfahrzeuge (insbesondere Akkubetrieb).

Hierfür hat der Freistaat in den vergangenen Jahren vorausschauende und strategische Programme aufgestellt. Beispielhaft möchte ich hier das Aktionsprogramm barrierefreie Verkehrsstationen im Jahr 2024 nennen oder die Fortschreibung der Bayerischen Elektromobilitätsstrategie Schiene (BESS).

Weiterhin hat der Freistaat das Programm „Bahnausbau Region München“ aufgelegt, welches 29 Maßnahmen umfasst, die bei der Deutschen Bahn in Planung bzw. Realisierung sind. Zentrales Element des Programms ist die 2. S-Bahn-Stammstrecke.

Für die S-Bahn Nürnberg hat der Freistaat das „Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg“ auf den Weg gebracht, in dem eine gesamthafte Ausbaustrategie für die S-Bahn erarbeitet wird.

Insgesamt finanziert der Freistaat aktuell rund 150 Schieneninfrastrukturprojekte.

8. Wann gehen diese Schieneninfrastrukturprojekte in Betrieb?

Die Inbetriebnahme einer Maßnahme ist stets abhängig vom jeweiligen Planungsverlauf, der Dauer des jeweiligen Planfeststellungsverfahrens, Komplexität und Schwierigkeit der Maßnahme und/oder sonstigen unvorhersehbaren Ereignissen im Projektablauf.

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.