



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Striedl AfD**
vom 15.12.2025

Kostenwahrheit und Langzeitfolgen des neuen Landesdesigns im Schienenpersonennahverkehr

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat die Einführung eines verpflichtenden „Landesdesigns“ für Neufahrzeuge im bayerischen SPNV beschlossen. Dieses Design sieht unter anderem ein komplexes weiß-blaues Rautenmuster vor, das technisch eine Kombination aus Lackierung und großflächiger Folierung erfordert. Angesichts der angespannten Haushaltslage und der Notwendigkeit, öffentliche Mittel effizient für die Verbesserung des Verkehrsangebots (Taktung, Zuverlässigkeit) einzusetzen, stellen sich Fragen zur wirtschaftlichen Verhältnismäßigkeit dieser rein optischen Maßnahme im Vergleich zu bewährten, kostengünstigeren Standards. Insbesondere die langfristigen Lebenszykluskosten (LCC) sowie Risiken bei der Wiederverwertung der Fahrzeuge erscheinen bisher nicht ausreichend transparent.

Die Staatsregierung wird gefragt:

1. Kostenvergleich und Wirtschaftlichkeit 3
 - 1.1 Liegen der Staatsregierung belastbare Berechnungen vor, die die Mehrkosten des neuen Landesdesigns (Hybrid aus Lack und Rauten-Folierung) im Vergleich zu einer standardmäßigen, geometrisch einfachen Gestaltung (z. B. einfaches farbiges Fensterband analog zur Olympia-S-Bahn 1972 oder verkehrsrot) über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs (ca. 30 Jahre) beziffern (wenn ja, diesen Differenzbetrag bitte pro Fahrzeug und für die gesamte Flotte beziffern)? 3
 - 1.2 Wie hoch schätzt die Staatsregierung die initialen Mehrkosten bei der Fahrzeugbeschaffung, die durch die komplexe Applikation des Rautendesigns im Vergleich zu einer Standardlackierung entstehen? 3
 - 1.3 Mit welchen Mehrkosten wird vor dem Hintergrund, dass die Haltbarkeit von Folierungen (ca. 5–8 Jahre) deutlich unter der von Industrielackierungen (ca. 15–20 Jahre) liegt, für die notwendigen Erneuerungszyklen (Mid-Life-Refurbishment) während eines typischen 12-Jahres-Verkehrsvertrages kalkuliert? 3

2.	Auswirkungen auf Wettbewerb und Ticketpreise	3
2.1	Inwiefern berücksichtigt die Staatsregierung, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Risiken für vorzeitige Folienalterung, Vandalismusbeseitigung (höherer Aufwand bei Folie vs. Lack) und die Neutralisierung der Fahrzeuge am Vertragsende womöglich in ihre Angebotspreise einkalkulieren?	3
2.2	Wie hoch wird der Aufschlag auf das Bestellerentgelt (und damit die Belastung des Steuerzahlers) geschätzt, der allein durch diese designbedingten Rückstellungen der Bieter entsteht?	3
2.3	Plant die Staatsregierung, diese Mehrkosten durch höhere Fahrpreise an die Kunden weiterzugeben, oder gehen diese vollumfänglich zu Lasten des Landeshaushalts und damit womöglich anderer Investitionen im Schienennetz?	4
3.	Wiedervermarktung und Nachhaltigkeit	4
3.1	Wie bewertet die Staatsregierung das Risiko der „Asset Specificity“, also die Tatsache, dass Züge im spezifischen „Bahnland Bayern“-Design nach Vertragsende in anderen Bundesländern oder im europäischen Ausland ohne kostspielige Umlackierung/Neutralisierung nicht einsetzbar sind?	4
3.2	Wer trägt am Ende eines Verkehrsvertrages die Kosten für die Neutralisierung (Entfernung der Folien, Beseitigung von „Ghosting“-Effekten auf dem Lack, ggf. Neulackierung) – das Verkehrsunternehmen (und damit indirekt der Steuerzahler über den Angebotspreis) oder der Freistaat Bayern über die Wiedereinsatzgarantien?	4
3.3	Wie vereinbart die Staatsregierung die regelmäßige Erneuerung großflächiger Kunststofffolien (Plastikabfall) mit den eigenen Nachhaltigkeitszielen, insbesondere im Vergleich zu langlebigen Lacksystemen?	4
4.	Parlamentarische Beteiligung und Transparenz	5
4.1	Warum wurde eine Entscheidung von dieser finanziellen und optischen Tragweite, die das Erscheinungsbild des öffentlichen Raums in Bayern auf Jahrzehnte prägt und erhebliche Steuergelder bindet, ohne Befassung des Landtags oder eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung getroffen?	5
4.2	Hält die Staatsregierung es angesichts der Kostenrelevanz nicht für geboten, die Bürgerinnen und Bürger oder zumindest deren gewählte Vertreter über Alternativen (z. B. einfachere, kostengünstigere Designs zugunsten günstigerer Tickets oder besserer Taktung) abstimmen zu lassen?	5
	Hinweise des Landtagsamts	6

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 16.01.2026

1. Kostenvergleich und Wirtschaftlichkeit

- 1.1 Liegen der Staatsregierung belastbare Berechnungen vor, die die Mehrkosten des neuen Landesdesigns (Hybrid aus Lack und Rauten-Folierung) im Vergleich zu einer standardmäßigen, geometrisch einfachen Gestaltung (z. B. einfaches farbiges Fensterband analog zur Olympia-S-Bahn 1972 oder verkehrsrot) über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs (ca. 30 Jahre) beziffern (wenn ja, diesen Differenzbetrag bitte pro Fahrzeug und für die gesamte Flotte beziffern)?**
- 1.2 Wie hoch schätzt die Staatsregierung die initialen Mehrkosten bei der Fahrzeugbeschaffung, die durch die komplexe Applikation des Rautendesigns im Vergleich zu einer Standardlackierung entstehen?**
- 1.3 Mit welchen Mehrkosten wird vor dem Hintergrund, dass die Haltbarkeit von Folierungen (ca. 5–8 Jahre) deutlich unter der von Industrielackierungen (ca. 15–20 Jahre) liegt, für die notwendigen Erneuerungszyklen (Mid-Life-Refurbishment) während eines typischen 12-Jahres-Verkehrsvertrages kalkuliert?**

Die Fragen 1.1 bis 1.3 werden wegen des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach bisherigen Erfahrungswerten ist es deutlich wirtschaftlicher und nachhaltiger, zu gegebener Zeit eine Neufolierung von Fahrzeugen vorzunehmen, anstatt diese komplett neu zu lackieren.

2. Auswirkungen auf Wettbewerb und Ticketpreise

- 2.1 Inwiefern berücksichtigt die Staatsregierung, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Risiken für vorzeitige Folienalterung, Vandalismusbeseitigung (höherer Aufwand bei Folie vs. Lack) und die Neutralisierung der Fahrzeuge am Vertragsende womöglich in ihre Angebotspreise einkalkulieren?**
- 2.2 Wie hoch wird der Aufschlag auf das Bestellerentgelt (und damit die Belastung des Steuerzahlers) geschätzt, der allein durch diese designbedingten Rückstellungen der Bieter entsteht?**

Die Fragen 2.1 und 2.2 werden wegen des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Neutralisierung der Fahrzeuge am Vertragsende ist nicht vorgesehen, da in der Regel eine Folgenutzung der Fahrzeuge innerhalb Bayerns vorgesehen ist. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Fragen 1.1 bis 1.3 verwiesen.

2.3 Plant die Staatsregierung, diese Mehrkosten durch höhere Fahrpreise an die Kunden weiterzugeben, oder gehen diese vollumfänglich zulasten des Landeshaushalts und damit womöglich anderer Investitionen im Schienennetz?

Es wird auf die Antwort zu Fragen 1.1 bis 1.3 verwiesen.

3. Wiedervermarktung und Nachhaltigkeit

3.1 Wie bewertet die Staatsregierung das Risiko der „Asset Specificity“, also die Tatsache, dass Züge im spezifischen „Bahnland Bayern“-Design nach Vertragsende in anderen Bundesländern oder im europäischen Ausland ohne kostspielige Umlackierung/Neutralisierung nicht einsetzbar sind?

3.2 Wer trägt am Ende eines Verkehrsvertrages die Kosten für die Neutralisierung (Entfernung der Folien, Beseitigung von „Ghosting“-Effekten auf dem Lack, ggf. Neulackierung) – das Verkehrsunternehmen (und damit indirekt der Steuerzahler über den Angebotspreis) oder der Freistaat Bayern über die Wiedereinsatzgarantien?

Die Fragen 3.1 und 3.2 werden wegen des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es ist vorgesehen, im bayerischen SPNV künftig nur noch wenige unterschiedliche Fahrzeugkonfigurationen zu bestellen. Diese sollen dann universell in vielen bayerischen SPNV-Netzen einsetzbar sein und während ihrer kompletten Laufzeit im Rahmen von zwei bis drei Verkehrsdurchführungsverträgen durchgehend im Freistaat unterwegs sein. Im Fall eines Wiedereinsatzes im bayerischen Bahnnetz bei einem anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) muss statt einer Neulackierung des ganzen Fahrzeuges lediglich der zusätzliche Aufkleber für das betriebsführende EVU ausgetauscht werden.

3.3 Wie vereinbart die Staatsregierung die regelmäßige Erneuerung großflächiger Kunststofffolien (Plastikabfall) mit den eigenen Nachhaltigkeitszielen, insbesondere im Vergleich zu langlebigen Lacksystemen?

Moderne Folierungen sind in der Regel recyclebar und können ohne Schleifvorgänge weitgehend rückstandsfrei entfernt werden. Nach einer Grundreinigung des Wagenkastens können neue Folien aufgebracht werden. Zudem tragen die vorgeschriebenen Graffiti-Schutzsysteme dazu bei, den Einsatz von Chemikalien während der Fahrzeuglebensdauer und den Materialverschleiß zu minimieren.

4. Parlamentarische Beteiligung und Transparenz

- 4.1 Warum wurde eine Entscheidung von dieser finanziellen und optischen Tragweite, die das Erscheinungsbild des öffentlichen Raums in Bayern auf Jahrzehnte prägt und erhebliche Steuergelder bindet, ohne Befassung des Landtags oder eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung getroffen?**
- 4.2 Hält die Staatsregierung es angesichts der Kostenrelevanz nicht für geboten, die Bürgerinnen und Bürger oder zumindest deren gewählte Vertreter über Alternativen (z. B. einfachere, kostengünstigere Designs zugunsten günstigerer Tickets oder besserer Taktung) abstimmen zu lassen?**

Die Fragen 4.1 und 4.2 werden wegen des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es ist im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) geregelt, dass solche Entscheidungen der Aufsichtsrat der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) trifft.

Hinsichtlich der Kostenrelevanz wird auf die Antwort zu Fragen 1.1 bis 1.3 verwiesen.

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.