

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Nicole Gohlke, Dr. André Hahn, Gökyay Akbulut, weiterer Abgeordneter und der Gruppe Die Linke
– Drucksache 20/12412 –**

Zustand der Bahninfrastruktur in Bayern

Vorbemerkung der Fragesteller

Es ist angesichts des Klimawandels nach Auffassung der Fragestellenden nötiger denn je, die Bahn zu einem attraktiven und zugänglichen Verkehrsmittel zu machen. Der Verkehr ist für einen erheblichen Teil der CO₂-Emissionen verantwortlich, deshalb muss es ein primäres Ziel der Bundesregierung sein, es möglichst vielen Menschen zu ermöglichen, mit dem Zug zu fahren statt mit dem Auto. Dafür ist es besonders wichtig, dass die Züge, Gleise, Brücken, Weichen etc. regelmäßig gewartet und erneuert werden und dass möglichst viele Strecken mit der Bahn zurückgelegt werden können. Dementsprechend muss nach Ansicht der Fragestellenden in die Schiene deutlich mehr investiert werden als in die Straße. Außerdem muss es genügend Möglichkeiten zum Ticketserwerb geben und die Züge und Bahnhöfe müssen möglichst barrierefrei sein, damit die Bahn als Verkehrsmittel wirklich allen offensteht. Wichtig ist auch die Servicequalität an den Bahnhöfen durch Mitarbeiter. Mit Blick auf andere europäische Länder wird außerdem die Bedeutung des Zugangs zu mobilem Internet klar: Damit kann im Zug gearbeitet oder an kulturellen oder politischen Angeboten partizipiert werden. Deutschland hat hier einigen Nachholbedarf, um allen Menschen eine mobile und gleichberechtigte Teilhabe zu ermöglichen (vgl. www.swp.de/panorama/surfen-verbindungen-internet-geschwindigkeit-eu-mobile-daten-breitband-vergleich-72144335.html).

1. In welcher Höhe sind in den letzten fünf Jahren Bundesmittel jeweils für die Straßen- und für die Schieneninfrastruktur nach Bayern geflossen (bitte für jedes Jahr einzeln angeben)?

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Investitionen der letzten fünf Jahre in die Bundesfernstraßen in Bayern:

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023
Investitionen in Mio. Euro	1 692	1 807	1 543	1 764	1 761

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) erfolgten folgende Investitionen in die Schieneninfrastruktur in Bayern:

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023
Bruttoinvestitionen in Mio. Euro	1 407	1 730	1 790	1 782	2 114

Quelle: DB AG

Die abgerufenen Mittel gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für Maßnahmen des Schienenpersonennahverkehrs im Freistaat Bayern stellen sich in den letzten fünf Jahren folgendermaßen dar:

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023
abgerufene Mittel in Mio. Euro	19,3	26,9	20,4	202,5	178,2

- Wie ist der Stand des Programms „Stationsoffensive Bayern“ der Deutschen Bahn AG (DB AG) (bitte angeben, welche Haltepunkte planmäßig – also im Zeitplan und entsprechend der Kostenkalkulation – fertiggestellt wurden und welche Haltepunkte noch nicht, verspätet oder mit zusätzlichen Kosten fertiggestellt wurden; bitte ebenfalls die tatsächlichen für die DB AG angefallenen Gesamtkosten angeben)?

Nach Auskunft der DB AG können Reisende seit Dezember 2020 die erste fertiggestellte Verkehrsstation der „Stationsoffensive Bayern“, die barrierefreie Station Coburg-Beiersdorf nutzen. In fünf Monaten Bauzeit entstanden ein Außenbahnsteig, die Zuwegung, ein Wetterschutzhaus sowie kundenfreundliche Wegeleit-, Informations- und Blindenleitsysteme. Die damalige DB Station & Service AG hat rund 1,1 Mio. Euro in diese Maßnahme investiert; rund 75 Prozent dieser Kosten hat der Freistaat Bayern bezuschusst. Sowohl Zeitplan als auch Kosten entsprachen nahezu der Kalkulation.

Die reaktivierte Station Würzburg-Heidingsfeld Ost ging zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022 wieder in Betrieb. Die Finanzierung erfolgte durch Mittel des Bundes, des Freistaates Bayern und aus Eigenmitteln der damaligen DB Station & Service AG. Die Gesamtkosten betragen rund 14,1 Mio. Euro. Für die Reaktivierung der Station waren umfangreiche Arbeiten notwendig, die zu zusätzlichen Kosten geführt haben. Durchgeführt wurden der Neubau eines Außenbahnsteiges inklusive barrierefreien Zugangs, Rück- und Neubau des Treppenaufgangs an der Nordseite der Personenunterführung, der Neubau zweier Aufzugsanlagen sowie der Neubau des Inselbahnsteigs inklusive Personenunterführung. Zudem wurden die Bahnsteige neu ausgestattet, inklusive taktilem Wegeleitsystem, optischer und akustischer Fahrgastinformation, Wetterschutzhäusern und Sitzgelegenheiten. Im gesamten Bahnhof wurden die Gleisentwässerung und die Oberleitung erneuert.

Des Weiteren konnte Mitte Juli 2024 die Station Straubing Hafen in Betrieb genommen werden. Diese bietet insbesondere Berufspendlern die Möglichkeit, mit dem Zug zur Arbeit zu fahren, da die Station sehr nah an einem großen Industriegebiet liegt. Der Realisierungs- und Finanzierungsvertrag sah hierfür 1,8 Mio. Euro vor. Die Gesamtinvestitionen der DB InfraGO lagen bei ca. 2,1 Mio. Euro (Schlussrechnung steht noch aus). Rund 60 Prozent hat der Freistaat Bayern bezuschusst.

Folgende weitere Stationen befinden sich in Planung und Ausführung:

- Marktobersdorf Nord, geplante Umsetzung 2024,
- Bad Reichenhall Nord, geplante Umsetzung 2025,
- Lindau Aeschach, geplante Umsetzung 2027,

- Kaufbeuren Nord (Haken), geplante Umsetzung derzeit in Abstimmung,
- Kaufbeuren Neugablonz, geplante Umsetzung derzeit in Abstimmung,
- Bischofswiesen-Winkel, geplante Umsetzung derzeit in Abstimmung.

Da sich ein Großteil der Maßnahmen noch in der Planungsphase befindet, kann zu diesem Zeitpunkt keine belastbare Aussage über die Gesamtkosten der DB AG getroffen werden.

3. Wie hat sich die Zahl der stationären Erwerbsmöglichkeiten für Fahrkarten für Züge der Deutschen Bahn AG in Bayern verändert (bitte für das aktuellste Jahr sowie für die Jahre seit 2021 die Anzahl der Ticketautomaten, Reisezentren, DB-Agenturen bzw. Reisebüros mit DB-Lizenz sowie andere stationäre Erwerbsmöglichkeiten angeben)?

Nach Auskunft der DB AG erbringt diese Vertriebsleistungen sowohl für den Nah- als auch für den Fernverkehr. Für den Nahverkehr geschieht dies gemäß der in wettbewerblichen Vergaben durch die Aufgabenträgerinnen und Aufgabenträger beschriebenen Anforderungen oder im Rahmen von Bestellungen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Für den personenbedienten Verkauf von Nah- und Fernverkehrsangeboten betreibt die DB AG eigene Vertriebsmöglichkeiten. Zusätzlich bietet die DB AG verschiedene Lizenzmodelle zur Übernahme von Fahrkartenverkäufen mit zugehörigen Service- und Beratungsangeboten durch externe Partnerinnen und Partner an. Die Entwicklung der Vertriebskanäle spiegelt ein in den letzten Jahren verändertes Buchungsverhalten der Fahrgäste wider, denn inzwischen werden 9 von 10 Tickets digital verkauft.

Die Entwicklung der angefragten Vertriebskanäle der DB AG in Bayern stellt sich wie folgt dar:

	Jul 24	Dez 23	Dez 22	Dez 21
Reisezentren	48	50	54	62
Video-Reisezentren	38	33	30	32
DB-Agenturen*	28	35	38	41
Reisebüros**	95	98	137	146
Fahrkartenautomaten	1 094	1 118	1 236	1 246
Anteil digitaler Fernverkehrstickets***	90 Prozent	88 Prozent	86 Prozent	82 Prozent

* Reisebüros mit DB-Lizenz mit verkehrsvertraglichen Verpflichtungen, die von Aufgabenträgern bestellte Vertriebsleistungen erbringen

** Reisebüros mit DB-Lizenz ohne verkehrsvertragliche Verpflichtungen

*** Bundesweite Verkäufe in DB-eigenen Vertriebskanälen

Quelle: DB AG

4. Wie viele Mitarbeiter beschäftigt die Deutsche Bahn AG in Bayern in den Bahnhöfen und wie viele im direkten Kundenkontakt (bitte nach Bahnhöfen und Verkaufsstellen auflisten und nach Verkäufen, Informationen, Service und sonstigem aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG beschäftigt diese rund 1 250 Mitarbeitende (MA) an bayrischen Bahnhöfen beziehungsweise im Vertrieb. Darunter sind rund 550 MA im Geschäftsfeld InfraGO – Personenbahnhöfe, rund 360 MA bei DB Sicherheit und rund 330 MA bei DB Vertrieb.

5. Wie hat sich der Anteil der barrierefreien Verkehrsstationen, die die Deutsche Bahn AG in Bayern betreibt, seit Ende 2021 verändert (bitte für jedes Jahr mit beliebigem Stichtag die Gesamtzahl der Verkehrsstationen, die Anzahl der Verkehrsstationen, die alle verfügbaren Kriterien der „Weitreichenden Barrierefreiheit“ erfüllen, sowie die Anzahl der Verkehrsstationen, die die Anforderung „TSI PRM“ der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität erfüllen, angeben)?

Die nachfolgende Tabelle enthält nach Auskunft der DB AG Informationen zu barrierefreien Bahnsteigen und Zugängen in Personenbahnhöfen in Bayern für die Jahre 2021 bis 2023. Stichtag ist immer der 30. November des Jahres auf Basis des Infrastrukturzustandsberichtes (IZB) und des Infrastruktorkatasters (ISK).

Merkmale Anteilig Bahnsteige	Stand: IZB/ISK Stichtag: 30. November		
	2021	2022	2023
Stufenfreiheit Bahnsteigzugänge	74 Prozent	82,8 Prozent	83,0 Prozent
Zuganzeiger DSA, u. a. FIA*	94 Prozent	94,6 Prozent	93,0 Prozent
Lautsprecher**	98 Prozent	95,9 Prozent	94,4 Prozent
Taktiler Weg Bahnsteigzugänge	37 Prozent	41,0 Prozent	44,6 Prozent
Taktiler Leitsystem Bahnsteig	49 Prozent	55,5 Prozent	57,5 Prozent
Stufenmarkierung Treppen	96 Prozent	97,8 Prozent	98,0 Prozent
Taktile Handlaufschilder	68 Prozent	70,7 Prozent	71,7 Prozent
Wegeleitsystem	95 Prozent	95,3 Prozent	95,4 Prozent
Bahnsteighöhe \geq 55 cm	51 Prozent	56,3 Prozent	57,8 Prozent

* ab 2022 geänderte Handhabung/Definition in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung; diese führt zu veränderten Datengrundlagen

** in 2023 Austauschprogramm/Baumaßnahmen – erst ab 2024 vollständig in Betrieb

Quelle: DB AG

6. Wie hoch sind die notwendigen offenen Sanierungsinvestitionen der Deutschen Bahn AG in Bayern (bitte nach Brücken, Gleisen, Weichen und Stellwerken, Bahnhöfen und sonstigem aufschlüsseln und jeweils den Anteil mit „kritischem Nachholbedarf“ angeben), und welche Investitionssummen sind derzeit für die nächsten zehn Jahre in Bayern verplant (bitte Gesamtsumme nach Brücken, Gleisen, Weichen und Stellwerken, Bahnhöfen und sonstigem aufschlüsseln)?

Zu den Gewerken Brücken, Gleise, Weichen, Stellwerke und Sonstige zeigt die nachfolgende Tabelle eine Übersicht des Wiederbeschaffungswerts der Anlagen der DB InfraGO AG in Bayern, die nach Erreichen der durchschnittlichen technischen Nutzungsdauer im Bestand sind. Der tatsächliche Mittelbedarf ist aufgrund der notwendigen begleitenden Maßnahmen größer als der ausgewiesene technische Nachholbedarf (offene Sanierungsinvestition). Bei den offenen Sanierungsinvestitionen der Bahnhöfe sind nur die Gewerke der Verkehrsstation berücksichtigt (u. a. Bahnsteige, Bahnsteigdächer, Personenunterführungen (PU), Fahrgastinformationsanlagen (FIA), Höhenfördertechnik (HFT), Wetterschutzhäuser).

Gewerk	Investitionsrückstau in Mrd. Euro
Brücken	7,4
Gleise	3,6
Weichen	0,7
Stellwerke	2,6
Sonstige Gewerke Fahrweg der DB InfraGO AG	4,6
Bahnhöfe (nur Verkehrsstation)	0,6

Quelle: DB AG

Die langfristige Ermittlung der notwendigen Bruttoinvestitionen erfolgt auf Basis der durchschnittlichen Nutzungsdauern. Die Allokation der Mittel erfolgt aber deutlich kurzfristiger auf Basis des diagnostizierten Anlagenzustands. Daher ist eine Ermittlung des Investitionsbedarfes für einen längeren Zeitraum (10 Jahre) bundeslandbezogen nicht zielführend.

7. Welche durchschnittliche Bandbreite ist nach Kenntnis der Bundesregierung in einem voll ausgelasteten Zug bei durchschnittlicher Nutzungsdichte durch die Reisenden auf bayrischen Strecken für die mobile Datennutzung über die drahtlose Netzwerktechnologie WiFi gegeben (bitte nach Strecken aufschlüsseln und in Megabit bzw. Gigabit angeben)?

Nach Auskunft der DB AG liegen dieser keine Daten im Sinne der Fragestellung vor.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.