

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Nicole Gohlke, Luigi Pantisano, Jorrit Bosch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke
– Drucksache 21/7316 –**

Bürger Nähe der Bahn in Bayern

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) gibt an, „Mobilität ist Teil der Daseinsvorsorge, eine Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe [...] unsere Kernaufgabe als Bahn: Wir sind für das Land da“ (www.deutschebahn.com/de/Deutsche-Bahn-Stabilitaetsanker-in-unsicheren-Zeiten--13870498). Der Service vor Ort aber verschlechtert sich: Zwischen 2010 und 2025 sank die Zahl der klassischen DB-Reisezentren in Bayern von 75 auf 46, während die Zahl der Fahrkartenautomaten allein seit 2020 von 1 305 auf 1 061 abgenommen hat (Antwort auf die Schriftliche Frage 79 auf Bundestagsdrucksache 21/664).

1. Wie hat sich die Anzahl der stationären Erwerbsmöglichkeiten für Fahrkarten für Züge der Deutschen Bahn AG in Bayern verändert (bitte den aktuellen Stand sowie für die vergangenen zehn Jahre die Anzahl der Ticketautomaten, Reisezentren, Video-Reisezentren, DB-Agenturen bzw. Reisebüros mit DB-Lizenz sowie sonstige stationäre Erwerbsmöglichkeiten angeben, wenn möglich nach Regierungsbezirken getrennt), und wie viele Verkehrsstationen der Deutschen Bahn AG in Bayern bieten keine stationären Erwerbsmöglichkeiten für Fahrkarten (bitte Anzahl und Anteil an der Gesamtzahl aller Verkehrsstationen in Bayern angeben sowie namentlich auflisten)?

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) stellt sich die Entwicklung der angefragten Vertriebskanäle in Bayern wie folgt dar:

Jahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 ¹⁾
Reisezentren	67	66	64	63	63	63	62	54	50	50	46	46
Video-Reisezentren	9	13	15	23	26	28	32	30	33	40	41	41
Fahrkartenautomaten	1 384	1 376	1 356	1 351	1 319	1 305	1 246	1 236	1 118	1 090	1 061	1 028

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 10. August 2026 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Jahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 ¹⁾
DB-Agenturen ²⁾	91	82	74	70	56	46	41	38	35	29	23	21
Reisebüros ³⁾	251	231	213	191	153	114	146	137	98	93	92	82

1) Stand Juli 2026

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

3) Reisebüros mit DB-Lizenz ohne verkehrsvertragliche Verpflichtungen

Die DB AG bietet derzeit an 576 von 1 071 bayerischen Verkehrsstationen eine stationäre Erwerbsmöglichkeit.

Der Nahverkehrsmarkt ist ein Ausschreibungsmarkt, d. h. das Angebot an stationären Erwerbsmöglichkeiten der DB AG in Bayern spiegelt nicht die Versorgungslage im Bundesland wider, sondern nur die Perspektive des Unternehmens. Planung und Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs in Bayern werden von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) verantwortet, welche die dafür notwendigen Leistungen im Rahmen von Ausschreibungen vergibt. Gesamthafte Informationen, die eine Einschätzung auf Bundeslandebene zulassen, liegen nur der BEG vor.

- Wie haben sich die Gesamtzahl sowie die kumulierte Gesamtlänge (in Streckenkilometern) der temporären Langsamfahrstellen im Schienennetz der DB AG im Bundesland Bayern jeweils zum Stichtag 31. Dezember der Jahre 2021, 2022, 2023, 2024, 2025 sowie zum aktuellen Stand 2026 entwickelt?
- Wie viele dieser temporären Langsamfahrstellen in Bayern bestanden zum jeweiligen Stichtag bereits länger als sechs Monate, und welches sind die drei am längsten bestehenden temporären Langsamfahrstellen im bayerischen Netz (bitte jeweils Streckenabschnitt sowie Grund und Beginn der Einschränkung angeben)?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB AG ist die Entwicklung der Langsamfahrstellen nach Anzahl und Streckenlänge (sowie Angabe der La-Dauer > 6 Monate) in nachfolgender Tabelle dargestellt:

Stichtag	Anzahl	davon länger als 6 Monate	kumulierte Abschnittslänge in km	Streckenanteil gesamt
31.12.2021	17	8	2	/
31.12.2022	86	24	67	1,1 Prozent
31.12.2023	121	56	69	1,1 Prozent
31.12.2024	91	42	37	0,6 Prozent
31.12.2025	101	26	74	1,2 Prozent

Die drei langwierigsten Langsamfahrstellen stellen sich wie folgt dar:

- Strecke 5507 Icking – Wolfratshausen (km 23,2–23,6)

Grund: instabiler Erdkörper
 Beginn der Einschränkung: 02.09.2021
 Bestandsdauer zum Stichtag: 4 Jahre 10 Monate 21 Tage

2. Strecke 5622 Kreuzstraße – Westerham (km 11,7–11,9)

Grund:	Untergrundmangel
Beginn der Einschränkung:	25.07.2023
Bestandsdauer zum Stichtag:	3 Jahre 11 Monate 29 Tage

3. Strecke 5444 Peiting Ost – Peißenberg (km 12,5–13,2)

Grund:	instabiler Erdkörper
Beginn der Einschränkung:	07.11.2023
Bestandsdauer zum Stichtag:	2 Jahre 8 Monate 17 Tage

4. Wie ist der Stand des Programms „Stationsoffensive Bayern“ der Deutschen Bahn 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)?

Die von der DB AG zur Verfügung gestellten Angaben können der Anlage entnommen werden.*

Die angefragten Informationen zu den Kosten für die einzelnen Maßnahmen stellen geschützte Geschäftsgeheimnisse der DB InfraGO AG dar. Die Offenlegung der Informationen kann das wirtschaftliche Handeln der DB InfraGO AG deutlich beeinträchtigen, erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen und damit auch das fiskalische Interesse des Bundes beeinträchtigen.

Die Veröffentlichung der Kosten je Projekt könnte die Integrität der mit den Maßnahmen zusammenhängenden Vergabeverfahren gefährden und den Marktteilnehmern Anhaltspunkte für die Preisgestaltung künftiger Ausschreibungen geben. Das kann Wettbewerbsnachteile für DB InfraGO AG bei künftigen Infrastrukturprojekten bewirken und zu deren Verteuerung führen.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen andererseits sind die erbetenen Informationen als „VS-VERTRAULICH“ eingestuft und in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt.**

5. Wie hoch sind bzw. waren 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) aktuell und in den vergangenen fünf Jahren, und welche Investitionssummen sind derzeit für die nächsten drei Jahre in Bayern verplant (bitte Gesamtsumme nach Brücken, Gleisen, Weichen und Stellwerken, Bahnhöfen und Sonstigem aufschlüsseln)?

Die von der DB AG zur Verfügung gestellten Angaben sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Investitionssummen für die nächsten drei Jahre sind aufgrund der aktuell nicht abgeschlossenen Planung nicht verfügbar.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/7548 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

** Das Bundesministerium für Verkehr hat die Antwort als „VS-VERTRAULICH“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

Region Süd Rückstauentwicklung 2020 bis 2025

Jahr	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Brücken	3 580,0	3 794,1	7 703,3	6 726,6	7 763,8	7 924,3
Bahnübergänge	214,0	220,9	368,0	333,9	436,4	456,9
Durchlässe	445,0	488,8	1 494,9	1 405,6	1 837,4	1 841,1
elektrische Weichenheizungen	0,0	0,0	0,0	0,0	56,3	40,3
Gleise	2 800,0	2 789,5	3 797,5	3 492,9	3 907,3	3 674,5
Gleichstromschiene	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Lärmschutzbauwerke	4,5	4,9	5,9	5,7	6,4	9,2
Leit- und Sicherungstechnik	709,0	488,1	1 843,6	2 572,1	3 323,1	3 458,0
Oberleitung	695,0	696,2	1 553,1	2 343,4	2 166,7	2 422,3
Serviceeinrichtungen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	19,1
Stützbauwerke	31,4	45,5	48,5	47,0	67,4	69,7
Tunnel	19,6	24,8	28,7	46,5	77,4	101,9
Weichen	542,0	528,7	673,4	658,5	771,4	744,8
Gesamt	9 041	9 081	17 517	17 632	20 414	20 762

Werte in Mio. Euro

2020 und 2021 Istpreise

2022 und 2023 Preise Qualitätskennzahl Substanzwert 2020

2024 und 2025 Preise Qualitätskennzahl Substanzwert 2024

Der altersbedingte Nachholbedarf für notwendige offene Sanierungsinvestitionen beträgt mit Preisstand 2026 für die Bahnhöfe im Regionalbereich Süd aktuell ca. 3,2 Mrd. Euro, wobei 2/3 davon auf die Empfangsgebäude und 1/3 auf die Verkehrsstationen entfallen. Im Zeitraum 2020 bis 2025 blieb der Nachholbedarf nahezu unverändert, d. h. der Status Quo konnte über die vergangenen Jahre gehalten und der natürlichen Alterung entgegengewirkt werden.

Maßnahme	Teil der Rahmenvereinbarung Stationsoffensive Bayern	IBN urspr *	IBN neu
STO Coburg-Beiersdorf Neubau Hp	ja	2020	2020
STO Ittling Industriegeb. Neubau Hp-> Straubing Hafen	ja	2019	2024
STO Marktoberdorf Nord Neubau Hp	ja	2022	2025
STO Kaufbeuren Nord Neubau Hp -> Kaufbeuren-Haken	ja	2022	vsl. 2029
STO Füssen-Venetianerwinkel Neubau Hp	ja	zwischenzeitlich abgebrochen; jetzt wieder Neuaufnahme des Projektes	
STO Kaufbeuren-Neugablonz Neubau Bstg	ja	2024	offen
STO Bischofswiesen-Winkl Neubau Hp	ja	2021	offen; frühestens ab 2031 wg. Abh. zu Maßnahmen Wasserwirtschaftsamt
STO Würzburg-Heidingsfeld West Neubau Hp	nein, Änderung der Finanzierung nach Abschluss Lph 2		
STO Oberreitnau Neubau Hp	nein, Änderung der Finanzierung nach Abschluss Lph 2		
STO Schlachters Neubau Hp	nein, Änderung der Finanzierung nach Abschluss Lph 2		
STO Hergensweiler Neubau Hp	nein, Änderung der Finanzierung nach Abschluss Lph 2		
STO Weissensberg Neubau Hp	nein, Änderung der Finanzierung nach Abschluss Lph 2		
STO Lindau-Aeschach Neubau Hp	nein, Änderung der Finanzierung nach Abschluss Lph 2		
STO Aschaffenburg Landratsamt Neubau Hp -> Aschaffenburg Ost	nein, Änderung der Finanzierung nach Abschluss Lph 2		
STO Mainaschaff Nord Neubau Hp	nein, Änderung der Finanzierung nach Abschluss Lph 2		
STO Bad Reichenhall Nord Neubau Hp	nein, Änderung der Finanzierung nach Abschluss Lph 4		
STO Würzburg-Heidingsfeld Ost Neubau Hp	nein, Änderung der Finanzierung nach Abschluss Lph 4		
STO Ergolding Neubau Hp	abgebrochen		
STO Weiden Nord Neubau Hp	abgebrochen		
STO Weiden-Rehbühl Neubau Hp	abgebrochen		
STO Weilheim Süd Neubau Hp	abgebrochen		
STO Bodenmais Süd Neubau Hp	abgebrochen		
STO Hof Mitte Neubau Hp	abgebrochen		

* Die IBN und Kostendaten entsprechen teils einem Stand aus 2015. Hier liegen keiner genaueren Kenntnisse der Gegebenheiten vor Ort vor, noch wurden Abhängigkeiten zu Fahrwegmaßnahmen berücksichtigt.

