

Bayerns NE-Bahnen fordern verlässliche Infrastruktur-Finanzierung

Artikel vom **16. Oktober 2026**

Sonstige Dienstleistungen

Der VNEI sieht bei Bayerns nichtbundeseigenen Eisenbahnen einen jährlichen Erneuerungsbedarf von 20 bis 24 Millionen Euro. Im Landtag warb der Verband für ein Landesprogramm, einfachere Verfahren und Unterstützung bei der Regionalisierung.



Roman Müller-Böhm (links) und Dr. Frank-Matthias Ludwig vor dem Bayerischen Landtag. (Bild: VNEI)

Bayerns nichtbundeseigene Eisenbahnen betreiben rund 600 Kilometer öffentliche Strecke. Hinzu kommen etwa 700 Bahnübergänge an Staats- und Kommunalstraßen, Gleise in Binnenhäfen und mehrere hundert Gleisanschlüsse von Betrieben. Getragen

werden die Strecken von Kommunen, Landkreisen, Zweckverbänden, Vereinen und privaten Unternehmen. Im Bayerischen Landtag wurde am 13. Oktober 2026 beraten, welche Rahmenbedingungen diese Infrastruktur braucht, damit Erneuerungen planbar bleiben. Für eine typische eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahn wurde der Neuwert der Anlagenklassen auf ihre jeweilige Nutzungsdauer umgelegt. Schienen, Schwellen und Schotter halten demnach rund 30 Jahre, Weichen sowie Leit- und Sicherungstechnik etwa 20 Jahre, Brücken und Dämme rund 75 Jahre. Für einen Kilometer Gleis setzt der Verband 0,92 Millionen Euro an. Daraus ergeben sich allein für das Gleis 30.700 Euro je Kilometer und Jahr. Mit Weichen, Signaltechnik, Brücken und Unterbau liegt die Untergrenze bei 39.500 Euro je Streckenkilometer und Jahr. Über 25 bis 30 Jahre entspricht das rund 1,0 bis 1,2 Millionen Euro je Kilometer. Für die rund 600 Kilometer in Bayern folgt daraus ein jährlicher Erneuerungsbedarf von 20 bis 24 Millionen Euro. Bahnübergänge, Stationen, Ausweich- und Ladegleise, Nachholbedarf und laufende Unterhaltung sind dabei noch nicht enthalten. Würde mit dem Gleiswert der DB InfraGO und mittleren Mengenannahmen gerechnet, läge der Bedarf bei rund 40 Millionen Euro pro Jahr. **Förderung deckt den Bedarf nur teilweise** Im Doppelhaushalt 2026/27 sind nach zwei Jahren ohne Ansatz wieder 2 Millionen Euro pro Jahr für Investitionen und Ersatzinvestitionen vorgesehen. Das deckt nach der vorgelegten Rechnung höchstens 8 bis 10 Prozent des Bedarfs. Je Kilometer und Jahr setzt Bayern damit rund 3.300 Euro ein. Zum Vergleich: Baden-Württemberg stellt nach seinem Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz 18 Millionen Euro jährlich für rund 750 Kilometer bereit, also etwa 24.000 Euro je Kilometer. Das dortige Programm umfasst zusätzlich die laufende Instandhaltung. Bestehende Förderinstrumente greifen nur eingeschränkt. Das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz unterstützt Ersatzinvestitionen zur Hälfte, setzt aber Güterfernverkehr im Vorjahr voraus. Reine Personen- und Ausflugsstrecken fallen damit heraus. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz hilft bei der Grunderneuerung nur im öffentlichen Personennahverkehr, nachrangig, befristet bis 2030 und erst ab zuwendungsfähigen Kosten von mehr als 10 Millionen Euro. Beim Eisenbahnkreuzungsgesetz werden Kosten eines Bahnübergangs nur geteilt, wenn er geändert wird; den Ersatz abgängiger Technik trägt die Bahn selbst. **Drei Anliegen an die Landespolitik** Der Verband bittet den Landtag um ein eigenständiges Landesprogramm für Ersatzinvestitionen ab dem nächsten Haushalt. Es soll jährlich 20 bis 24 Millionen Euro umfassen, bis zu 80 Prozent der Kosten tragen und mehrjährig planbar sein. Bundesmittel sollen angerechnet werden, doppelte Förderung ist ausgeschlossen. Auch größere Instandsetzungen, die eine Erneuerung hinausschieben, sollen berücksichtigt werden. Zudem werden einfachere Verfahren vorgeschlagen. Beim Vegetationsmanagement im Gleis soll eine Eisenbahnbehörde zentrale Ansprechstelle werden; Genehmigungen sollen streckenbezogen für bis zu drei Jahre auf Grundlage eines Pflegeplans möglich sein. Beim Ausgleich für Bahnübergänge wird eine Auszahlung binnen drei Monaten nach Antrag angeregt. Für den NE-Titel soll es eine Förderrichtlinie mit Fördersatz und Fristen geben. Außerdem sollen Prüfungen der Landeseisenbahnaufsicht gebündelt und Bearbeitungsfristen veröffentlicht werden. Der geplante Stichtag für den Stand der Technik soll auch für Plangenehmigungen gelten. **Regionalisierung als weiterer Baustein** Als drittes Anliegen wird Unterstützung für eine optionale Regionalisierung ausgewählter Strecken der DB InfraGO genannt, etwa durch Pacht oder Übertragung an regionale Betreiber. Die Verkehrsministerkonferenz hatte den Bund unter bayerischem Vorsitz darum gebeten. Aus Sicht des Verbandes sollte die Förderfähigkeit an der Strecke hängen und nicht am Eigentümer. Welche Vorschläge der Landtag aufgreift, ist offen; die Stellungnahme mit Rechenweg und Annahmen steht zum Download bereit.

Hersteller aus dieser Kategorie
