



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Peter Meyer, Thorsten Glauber, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Dr. Hans Jürgen Fahn, Günther Felbinger, Eva Gottstein, Joachim Hanisch, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Nikolaus Kraus, Alexander Muthmann, Prof. Dr. Michael Piazzolo, Bernhard Pohl, Gabi Schmidt, Dr. Karl Vetter, Jutta Widmann, Benno Zierer** und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**,

Markus Rinderspacher, Klaus Adelt, Bernhard Roos, Horst Arnold, Inge Aures, Susann Biedefeld, Martina Fehlner, Volkmar Halbleib, Alexandra Hiersemann, Annette Karl, Natascha Kohnen, Kathi Petersen, Hans-Ulrich Pfaffmann, Dr. Christoph Rabenstein, Georg Rosenthal, Franz Schindler, Helga Schmitt-Bussinger, Stefan Schuster, Dr. Simone Strohmayer, Reinhold Strobl, Angelika Weikert, Margit Wild und **Fraktion (SPD)**,

Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Markus Ganterer, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Verena Osgyan, Katharina Schulze, Ulrich Leiner, Dr. Christian Magerl, Thomas Mütze, Gisela Sengl, Rosi Steinberger, Martin Stümpfig und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Kosten der Elektrifizierung von Bahnstrecken in Nordbayern

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur anzufragen, welche Kosten bei der Kostenermittlung zur Elektrifizierung der Schienenstrecken

- Nürnberg – Marktredwitz – Hof / – Schirnding Grenze D/CZ,
- Regensburg – Schwandorf – Furth i.Wald Grenze D/CZ,
- Regensburg – Marktredwitz sowie
- Nürnberg – Hartmannshof – Amberg – Irrenlohe (– Schwandorf)

bei der derzeitigen Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2015 als Kosten der Sanierung („unterlassene Instandsetzung“) angesetzt und damit aus den Kosten der Elektrifizierung herausgerechnet werden.

Die Instandsetzungskosten sollen dabei in Kosten des Oberbaus, Kosten für Ingenieurbauwerke wie Brücken und Tunnel sowie Kosten für sonstige Infrastrukturmaßnahmen untergliedert werden.

Die Staatsregierung wird weiterhin aufgefordert, sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass der Nutzen aus dem Nahverkehr, der grenzüberschreitende Nutzen und der transeuropäische Nutzen dieser Schienenstrecken bei der Kosten-Nutzen-Ermittlung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans berücksichtigt werden.

Begründung:

Der Freistaat Bayern hat den Ausbau und die Elektrifizierung der Schienenstrecken

- Nürnberg – Marktredwitz – Hof / – Schirnding Grenze D/CZ,
- Regensburg – Schwandorf – Furth i.Wald Grenze D/CZ,
- Regensburg – Marktredwitz sowie
- Nürnberg – Hartmannshof – Amberg – Irrenlohe (– Schwandorf)

für die Aufnahme in den künftigen Bundesverkehrswegeplan angemeldet.

Diese Schienenstrecken werden derzeit einer Kosten-Nutzen-Berechnung unterzogen. In die Kosten-Nutzen-Betrachtung dürfen nur die Kosten der Elektrifizierung einfließen. Kosten für notwendige Instandsetzungen müssen in der Betrachtung außen vor bleiben.

Alle Schienenstrecken haben einen transeuropäischen Bezug und sind teilweise sogar im TEN-Kernnetz enthalten. Dies ermöglicht eine Mitfinanzierung aus EU-Mitteln, im Falle der grenzüberschreitenden Schienenstrecken mit maximalen Fördersätzen. Bei einer Kosten-Nutzen-Betrachtung müssen sowohl grenzüberschreitende Effekte als auch Effekte durch den Nahverkehr berücksichtigt werden.