



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Markus Rinderspacher, Bernhard Roos, Annette Karl, Natascha Kohnen, Andreas Lotte, Inge Aures, Volkmar Halbleib, Hans-Ulrich Pfaffmann, Helga Schmitt-Bussinger, Dr. Simone Strohmayer, Kathi Petersen, Ruth Müller** und **Fraktion (SPD)**

Erhöhte Regionalisierungsmittel bevorzugt zur besseren Vernetzung von SPNV und ÖPNV, zur Wiederinbetriebnahme stillgelegter Bahnstrecken und dem beschleunigten Abbau von spezifischen Ausgabenresten für Baufortschritte nutzen!

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, die um 92,6 Mio. Euro auf nunmehr 1.224,0 Mio. Euro gestiegenen Regionalisierungsmittel neben den bisher formulierten und weiterhin gültigen Schwerpunktausgaben bevorzugt für die bessere Vernetzung des Schienenpersonenverkehrs mit dem Öffentlichen Personenverkehr zu investieren.

Dazu gehören die intelligente und auslastungsabhängige Kombination – etwa in puncto Fahrpläne – des schienengebundenen Verkehrs mit dem Straßenverkehr per Bus, Kleinbus und Sammeltaxis sowie die intermodulare Gestaltung von Haltestellen mit dem Fokus auf Parkplätze und Fahrradnutzung.

Zusätzlich ist der Wiederinbetriebnahme von stillgelegten Schienenstrecken und somit der Weiternutzung wertvoller Infrastruktur im Sinne bürger- und umweltfreundlichen Transports hohes Augenmerk zu widmen. Als Beispiele mögen die Hesselbergbahn und die Ilztalbahn dienen.

Schließlich sind weiterhin die Anstrengungen zu erhöhen, die im Laufe der vergangenen Jahre mit Stand 2014 auf 502,3 Mio. Euro gestiegenen Ausgabereste der Regionalisierungsmittel schneller zu verbauen, indem Baufortschrittsverzögerungen jedweder Art minimiert werden.

Begründung:

Mit Beschluss der Verkehrsministerkonferenz von Bund und Ländern und Bestätigung durch das Bundeskabinett der Großen Koalition sowie dem Bundesrat wurde nach langem Tauziehen endlich eine zukunftsfähige Fortentwicklung der Finanzierung des Schienenregionalverkehrs inclusive einer Dynamisierung getroffen. Der auf Bayern entfallende Steigerungsbetrag im Haushaltsjahr 2016 von 92.636,0 Tsd. Euro in den Kapiteln 03 67 und 07 07 ist bezogen auf SPNV und ÖPNV gegenseitig deckungsfähig und kann für die Intensivierung der bisherigen Schwerpunktsetzungen Stationsoffensive, barrierefreier Ausbau von Bahnhöfen, Bahnknoten München, Infrastrukturmaßnahmen S-Bahn Nürnberg, Investitionshilfen an nicht bundeseigene Eisenbahnen und Vorfinanzierung der Elektrifizierung München – Lindau verwendet werden, darüber hinaus für die bessere Vernetzung von SPNV und ÖPNV, die Wiederinbetriebnahme von Bahnstrecken mit hohem Fahrgastpotenzial und dem progressivem Abbau von Haushaltsresten in diesem Sektor genutzt werden.

Darüber hinaus bieten die zusätzlichen Mittel die Chance, den auf nur noch 7 Prozent geschrumpften Anteil der Investitionen gegenüber 93 Prozent Anteil Betriebskosten wieder anzuheben. Weiterhin ergibt sich die Gelegenheit, zusätzliche Effizienzsteigerungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Wettbewerb zu nutzen, um die Bestellentgelte pro Zug-Kilometer für Trasse und Station nicht weiter auszuweiten.