



Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Jürgen Mistol, Gisela Sengl, Dr. Christian Magerl, Thomas Mütze, Dr. Martin Runge, Rosi Steinberger, Martin Stümpfig** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Taktlücken schließen – Bayern-Takt bayernweit umsetzen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, auf den Eisenbahnstrecken, auf denen die Bayerische Eisenbahngesellschaft noch keinen Stundentakt bestellt, für ein stündliches Zugangebot von frühmorgens bis spätabends, auch am Wochenende zu sorgen.

Begründung:

Die Grundphilosophie der Bayerischen Eisenbahngesellschaft ist der sogenannte Bayern-Takt. In ganz Bayern, auch im ländlichen Raum, soll den Fahrgästen von frühmorgens bis spätabends, auch am Wochenende, mindestens ein Stundentakt zur Verfügung stehen, der für deutlich mehr Akzeptanz der bayerischen Bahnen als Verkehrsmittel sorgen soll. Der Bayern-Takt weist aber Lücken auf. 15 Eisenbahnstrecken in Bayern werden montags bis freitags nur zweistündlich bedient. Es handelt sich um die Strecken Ansbach – Crailsheim, Gemünden – Bad Kissingen, Bayreuth – Hof, Selb-Plößberg – As, Furth im Wald – Domažlice, Cham – Waldmünchen, Cham – Lam, Allersberg – Ingolstadt Nord, Zwiesel – Grafenau, Tüßling – Freilassing, Garching – Trostberg, Mittenwald – Scharnitz, Memmingen – Leutkirch, Pfronten-Steinach – Reutte in Tirol und Krumbach – Mindelheim. Am Wochenende werden sogar 27 Strecken nicht stündlich bedient. Auf der Strecke Garching – Trostberg fährt am Wochenende kein Zug. Die Lücken im Bayern-Takt sollten aus Gründen der Angebotsattraktivität, des Klimaschutzes und der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse im Freistaat schnellstens geschlossen werden. Die Neuverteilung der Regionalisierungsmittel nach dem Kieler Schlüssel eröffnet ausreichend Spielraum dazu. Nach überschläglicher Berechnung und einem durchschnittlichen Zugkilometerpreis von 8,08 Euro dürften für die Schließung der Taktlücken im Bayern-Takt weniger als 20 Mio. Euro pro Jahr ausreichen. Damit kostet die Angebotsausweitung unter zwei Prozent dessen, was die Bayerische Eisenbahngesellschaft derzeit für Bestelltentgelte bereitstellt. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft bestellt in der Größenordnung von 1 Mrd. Euro pro Jahr SPNV-Leistungen.