

Antrag

der Abgeordneten **Dr. Thomas Beyer, Annette Karl, Bernhard Roos, Markus Rinderspacher SPD**

Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs dauerhaft sicherstellen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, geeignete Bundesratsinitiativen zu ergreifen, um die Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienenpersonennahverkehrs auch in Bayern langfristig zu sichern.

Im Einzelnen sollen dem folgende Zielsetzungen zugrunde liegen:

1. Die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz sind auch nach 2013 in unveränderter Höhe für Maßnahmen des ÖPNV und des kommunalen Straßenbaus aufrecht zu erhalten.
2. Für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), dessen Mittel aus dem Bundesprogramm im Jahr 2019 auslaufen sollen, ist eine Nachfolgeregelung für ÖPNV-Großvorhaben, insbesondere in Ballungsräumen, zu schaffen.
3. Die Regionalisierungsmittel des Bundes zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs sind über das Jahr 2014 hinaus zu erhalten und mit einer erhöhten Dynamisierung jährlich anzupassen.

Begründung:

Die Bundesmittel, die zur Finanzierung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur sowie des Öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs in den Ländern beitragen, ruhen derzeit auf 3 Säulen:

1. Die Mittel aus dem sogenannten „Entflechtungsgesetz“ für den ÖPNV und den kommunalen Straßenbau.
2. Die GVFG-Mittel des Bundesprogramms für Großvorhaben im S-Bahn- und Stadtbahnbereich.
3. Die Regionalisierungsmittel, insbesondere zur Finanzierung der Bestellung von Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) durch die Länder bei Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die Höhe der Mittel des Entflechtungsgesetzes ist bis Ende 2013 mit 1,325 Mrd. Euro festgeschrieben. Der Bundesfinanzminister plant eine Abschmelzung der Mittel bis Ende 2019 auf 0 Euro. Entgegen diesen Plänen müssen die verkehrsbezogenen Mittel des Entflechtungsgesetzes bis 2019 in voller Höhe für dringend erforderliche Verkehrsprojekte in den Ländern weiter gewährt werden.

Bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt reichen die Mittel des GVFG-Bundesprogramms nicht aus, um wesentliche Großvorhaben im Bereich des S-Bahn- und Stadtbahnbaus zu gewährleisten. Die in vielen Ballungsräumen Deutschlands, insbesondere auch im Bereich des Knotenprojekts München beim S-Bahn-Bau weiter bestehenden Bedarfe erfordern zwingend, dass nach dem bislang vorgesehenen Ende der Mittelgewährung nach dem GVFG im Jahr 2019 eine Nachfolgeregelung geschaffen wird.

Bei der 2014 anstehenden Neufestsetzung der Regionalisierungsmittel des Bundes ist eine Kürzung der Mittel abzuwehren. Zur Anpassung an steigende Kosten ist die Dynamisierung der Leistung von jetzt 1,5 Prozent jährlich auf mindestens 2,5 Prozent anzuheben.