



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Markus Rinderspacher, Annette Karl, Natascha Kohnen, Andreas Lotte, Bernhard Roos, Florian von Brunn, Klaus Adelt, Harry Scheuenstuhl, Herbert Woerlein, Horst Arnold, Inge Aures, Volkmar Halbleib, Dr. Simone Strohmayer, Margit Wild** und **Fraktion (SPD)**

Verkehrswende: Öffentlichen Verkehr im Großraum München zügig ausbauen – Investitionen in die Schiene in ganz Bayern verdoppeln!

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag unterstützt den von der Staatsregierung geplanten Ausbau und die Ausweitung des öffentlichen Nahverkehrs im Großraum München nach Fertigstellung der 2. Stammstrecke.

Der Landtag fordert die Staatsregierung darüber hinaus auf,

- dafür Sorge zu tragen, dass die zahlreichen noch nicht umgesetzten oder abgeschlossenen Maßnahmen aus dem sog. 13-Punkte-Sofortprogramm für den Bahnknoten München so schnell wie möglich umgesetzt werden, zum Beispiel die Verbesserungen auf den Strecken der S-Bahnlinie S 4, die Verlängerung der S 7 nach Geretsried und den Ausbau des Südrings mit Einrichtung des Regionalzughalts Poccistraße.
- prüfen zu lassen, wie das gesamte Münchner S-Bahn-Netz mehrgleisig, aber mindestens zweigleisig ausgebaut werden kann, so wie es auch die Landräte aus der Region im März 2017 vorge schlagen haben.
- die Planungen für einen S-Bahn-tauglichen Ausbau des Nordrings zwischen Johanneskirchen und Moosach zu beauftragen,
- und weitere denkbare S-Bahn-Tangentialverbindungen prüfen zu lassen.

Außerdem wird die Staatsregierung aufgefordert, den Ausbau und die komplette Elektrifizierung der bestehenden Schienenstrecken in die bayerischen Alpenlandkreise voranzubringen, um mehr Erholungs- und Urlaubsverkehr zugunsten von Umwelt und Tourismus auf die Schiene zu verlagern.

Damit diese Investitionen nicht zulasten der Bahnstrecken in anderen Teilen Bayerns gehen und eine echte Verkehrswende hin zu einem sozialen und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr gelingt, wird die Staatsregierung aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass die Regionalisierungsmittel des Bundes massiv ausgeweitet und die Investitionen in den Schienenverkehr im Freistaat Bayern mittelfristig bis langfristig verdoppelt werden können.

Begründung:

Der Großraum München erstickt im Verkehr, der immer weiter zunimmt. Allein die Landeshauptstadt München wächst pro Jahr um 25.000 bis 30.000 Einwohner. Die Diskussion um die Stickoxid-Belastungen und daraus folgende Fahrverbote zeigen, dass durch den Autoverkehr die Grenzen der Belastung von Menschen und Umwelt bereits deutlich überschritten sind.

Aber auch die Grenzen der Leistungsfähigkeit des S-Bahn-Systems sind weit überschritten. Obwohl die CSU in den vergangenen Jahren in Berlin und München die verantwortlichen Verkehrsminister gestellt hat, krankt der öffentliche Verkehr in München und ganz Bayern an erheblichen Defiziten. Das S-Bahn-Netz wurde seit der Eröffnung im Jahr 1972 in der Streckenlänge kaum mehr ausgebaut. Täglich pendeln weit über 500.000 Menschen nach München und aus der Landeshauptstadt ins Umland. Die Münchner S-Bahn befördert jeden Werktag rund 840.000 Fahrgäste. Ständig fallen S-Bahnen aus und Fahrgäste erreichen ihre Ziele nicht oder nicht pünktlich. Insbesondere bei kalter Witterung ist das ein Problem, obwohl die Deutsche Bahn in der Vergangenheit mit dem Slogan geworben hatte: „Alle reden vom Wetter. Wir nicht.“

Deswegen muss schnell und stark in den Ausbau und die Betriebszuverlässigkeit des Münchner S-Bahn-Netzes investiert werden, um die Fehler der Vergangenheit wenigstens nachholend gut zu machen. Damit der öffentliche Verkehr aber nicht in ein wenigen Jahren schon wieder der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung hinterherhinkt, muss dabei über den Tellerrand hinausgedacht werden. Das bedeutet Planung und Bau von Tangentialverbindungen im Münchner S-Bahn-Netz und vorausschauender Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der ganzen Metropolregion inklusive der viel benutzten Strecken in die bayerischen Alpen.

Die Defizite im öffentlichen Verkehr betreffen ganz Bayern. Das hat soziale Folgen und negative Auswirkungen auf Umwelt und Klima. Der Ausstoß an Treibhausgasen ist in Bayern zuletzt wieder gestiegen. Im Verkehrsbereich, der für den größten Anteil an klimaschädlichen Gasen verantwortlich ist, hat die Staatsregierung gegenüber 1990 keine Reduktion erreicht, sondern der Ausstoß von Treibhausgasen ist im Vergleich sogar gestiegen.

Bayern liegt mit 52 Prozent elektrifizierten Bahnstrecken deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 59 Prozent – mit den zwei größten Dieselwüsten in

Deutschland im Allgäu und in Nordostbayern –, und weit hinter den europäischen Nachbarn Österreich mit 68 Prozent und der Schweiz mit 99 Prozent.

Während in der Schweiz 378 Euro und in Österreich 200 Euro pro Einwohner und Jahr in die Schiene investiert werden, gibt Deutschland nur 64 Euro pro Kopf und Jahr aus. Das ist deutlich zu wenig. Mittelfristig müssen diese Mittel auf 80 Euro erhöht und langfristig sogar verdoppelt werden, um einen klimafreundlichen und sozialen öffentlichen Verkehr zu verwirklichen.