



Änderungsantrag

der Abgeordneten **Florian von Brunn, Inge Aures, Natascha Kohnen, Florian Ritter, Arif Taşdelen, Klaus Adelt, Horst Arnold, Harald Güller, Alexandra Hiersemann, Stefan Schuster, Ruth Müller, Dr. Simone Strohmayer, Margit Wild, Martina Fehlner, Christian Flisek, Volkmar Halbleib, Annette Karl, Doris Rauscher, Markus Rinderspacher, Diana Stachowitz, Ruth Waldmann** und **Fraktion (SPD)**

Haushaltsplan 2023;

**hier: Elektrifizierung des bayerischen Schienennetzes verstärken
(Kap. 09 07 Tit. 891 75)**

Der Landtag wolle beschließen:

Im Entwurf des Haushaltsplans 2023 wird folgende Änderung vorgenommen:

In Kap. 09 07 (Schienenpersonennahverkehr) TG 71 - 77 (Verkehrsanlagen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)) wird die Verpflichtungsermächtigung im Tit. 891 75 (Leistungen an Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Investitionen zur Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken für den SPNV) in Höhe von 10.000,0 Tsd. Euro um 65.000,0 Tsd. Euro auf 75.000,0 Tsd. Euro erhöht.

Die Mittel aus der Verpflichtungsermächtigung haben zum Ziel, die Investitionen zur Elektrifizierung des bayerischen Schienennetzes über die nächsten Jahre zu verstetigen.

Begründung:

Zur klimafreundlichen Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene braucht es in Bayern einen massiven Ausbau bei der Elektrifizierung von Bahnstrecken. Mit der „Bayerischen Elektromobilitäts-Strategie Schiene zur Reduzierung des Dieserverkehrs im Bahnland Bayern (BESS)“ hat die Staatsregierung 2018 die verstärkte Elektrifizierung des bayerischen Schienennetzes beschlossen. Allerdings kommt die Elektrifizierung nicht voran. Lediglich 51 Prozent des bayerischen Streckennetzes sind elektrifiziert, also 10 Prozent weniger als im Bundesdurchschnitt. Zwischen 2015 und 2020 hat sich der Anteil elektrifizierter Strecken um nur 2,5 Prozentpunkte erhöht.

Der Freistaat vertraut darauf, die Finanzierung der Elektrifizierungsprojekte im Schienenpersonennahverkehr über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes und für den Güterverkehr über das Bundesausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ sicherzustellen. Hierzu ist eine Kofinanzierung und Planungsfinanzierung des Freistaates notwendig. Wo eine Bundesfinanzierung nicht möglich ist, muss der Freistaat die finanzielle Verantwortung für die Elektrifizierung tragen, um mit einer größeren Geschwindigkeit die Elektrifizierungslücken zu schließen.

Die Planungen und der Bau von elektrischen Oberleitungen sind zeit- und kostenintensiv. Um die Investitionen in die Elektrifizierung zu verstetigen, sollen im für die Elektrifizierung vorgesehenen Tit. eine VE von 75.000,0 Tsd. Euro, mit jeweils 15.000,0 Tsd. Euro für die nächsten fünf Jahre, ausgebracht werden. Aus der VE sollen Planung und Realisierung von Streckenelektrifizierungen durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen planbar gefördert werden.