



Antrag

der Abgeordneten **Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Manfred Eibl, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Susann Enders, Dr. Hubert Faltermeier, Hans Friedl, Tobias Gotthardt, Eva Gottstein, Wolfgang Hauber, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Alexander Hold, Nikolaus Kraus, Rainer Ludwig, Gerald Pittner, Bernhard Pohl, Kerstin Radler, Robert Riedl, Gabi Schmidt, Jutta Widmann, Benno Zierer** und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**,

Jürgen Baumgärtner, Alexander König, Jochen Kohler, Hans Ritt, Josef Schmid, Angelika Schorer, Thorsten Schwab, Klaus Stöttner, Martin Wagle CSU

Turbo für die Verkehrswende auf der Schiene jetzt zünden!

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag stellt fest, dass zur Erreichung der ambitionierten Klimaschutzziele auf Bundes- und Landesebene weiterhin große Anstrengungen auch im Mobilitätsbereich notwendig sind. Während einerseits Bürgerinnen und Bürger sowie private Unternehmen durch ständig verschärfte Vorgaben zu Energieeffizienz und CO₂-Einsparungen seitens Bund und EU massiv unter kurzfristigen Handlungsdruck gesetzt werden, sind andererseits die seitens der Bundesregierung ergriffenen Maßnahmen im eigenen, unmittelbaren Zuständigkeitsbereich – insbesondere im Bereich des Schienenverkehrs – völlig unzureichend und werden sogar noch zunehmend weiter aufgeweicht. Dies ist aus bayerischer Sicht nicht hinnehmbar. Der Bund muss hier seinen Beitrag leisten und kann die Last nicht einseitig auf private Haushalte, Unternehmen sowie Länder und Kommunen abladen.

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich gegenüber dem Bund weiterhin dafür einzusetzen, dass dieser seiner per Grundgesetz und verfassungsgerichtlicher Rechtsprechung gegebenen Aufgabe bei der Schieneninfrastruktur sowie dem Schienenpersonenfernverkehr und -güterverkehr zur Gestaltung der Mobilität hin zu einer flächendeckend verfügbaren, bezahlbaren und klimaneutralen Mobilität angemessen nachkommt. Hierzu sind insbesondere folgende vollständig durch den Bund zu finanzierenden Maßnahmen notwendig:

- unverzügliches Ergreifen aller notwendigen Maßnahmen, um den im Jahr 2020 verabschiedeten Stand der Maßnahmen des sog. Deutschlandtaktes bis zum ursprünglichen Planungsziel im Jahr 2030 flächendeckend zu realisieren
- Einrichtung einer Bund-Länder-Kommission, welche den Maßnahmenkatalog des Deutschlandtaktes unter enger Einbindung der Bundesländer regelmäßig fortentwickelt und diese mit verbindlichen Umsetzungskonzepten inklusive Zeit- und Kostenplänen hinterlegt
- ausreichende Finanzierung des Elektrifizierungsprogramms, damit alle sog. Diesel-Löcher im bundeseigenen Schienennetz zeitnah und nicht wie vom Bund beabsichtigt erst 2050 beseitigt werden
- sofortige Umsetzung der Empfehlungen der „Beschleunigungskommission Schiene“, insbesondere Befreiung der Elektrifizierungsprojekte von der Pflicht zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit mittels einer Nutzen-Kosten-Untersuchung

- Sofortprogramm zur Beseitigung aller sog. Langsamfahrstellen im bundeseigenen Schienennetz in Verbindung mit einer Intensivierung der laufenden Instandhaltungsmaßnahmen, um zukünftig derartige Engstellen im Schienennetz vorausschauend zu vermeiden
- Sofortprogramm zur Instandsetzung und zum Ausbau stillgelegter oder ungenügend nutzbarer bundeseigener Schienenabschnitte, wenn die betroffenen SPNV-Aufgabenträger unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit sowie der Abwägung aller sonstigen Gesichtspunkte verbindlich zusichern, auf diesen Regionalverkehr zu bestellen
- Vorlage eines verbindlichen Umsetzungsprogramms inklusive Zeit- und Kostenplänen für die flächendeckende Digitalisierung des Schienennetzes, insbesondere zur Einführung von ETCS (= European Train Control System) inklusive der dafür notwendigen Fahrzeugförderung bis spätestens Ende 2024, um die Transportkapazitäten im Bestandsnetz zu steigern, die Zuverlässigkeit und Sicherheit zu erhöhen und dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken

Begründung:

Der Beauftragte der Bundesregierung für den Schienenverkehr Michael Theurer hat jüngst erklärt, die Umsetzung des sog. Deutschlandtaktes werde sich um 40 Jahre bis hinein ins Jahr 2070 verzögern. In den nächsten Jahren sei nur die Realisierung einiger weniger Teilprojekte zu erwarten. Von der ursprünglich anvisierten Umsetzung bis ins Jahr 2030 sei keine Rede mehr.

Auf Bundesebene wurden in letzter Zeit massive Änderungen der Rahmenbedingungen für private Haushalte und Unternehmen umgesetzt und weitere werden vorbereitet, um die ambitionierten Klimaschutzziele in allen Sektoren insbesondere Stromerzeugung, Wärme und Mobilität zu erreichen. Gleichzeitig erlaubt es sich der Bund in seinem unmittelbaren Wirkungsbereich, insbesondere was den Schienenverkehr angeht, die eigenen Maßnahmen auf die lange Bank zu schieben. Dieses Messen mit zweierlei Maß ist aus bayerischer Sicht nicht akzeptabel. Die Ziele einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Schienenverkehr und einer stärkeren Verlagerung von Transportgütern auf die Schiene bis 2030 erscheinen beim aktuell zögerlichen, abwartenden Verhalten des Bundes unrealistisch. Entsprechend ist der Beitrag des Schienenverkehrs zu einer klimaneutralen Verkehrswende massiv gefährdet. Ein Auffangen dieser Verfehlung durch den ohnehin schon stark belasteten privaten Sektor ist nicht möglich. Für den Personenfernverkehr und den Güterverkehr auf der Schiene ist der Bund originär zuständig.

Der Bund ist daher aufgefordert, unmittelbar alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um die Umsetzung des Deutschlandtaktes mit Beschlussstand 2020 bis zum Jahr 2030 umzusetzen und damit den dringend notwendigen Beitrag des Schienenverkehrs zum Erreichen der bundesweiten Klimaschutzziele im Mobilitätssektor zu erbringen. Um den Deutschlandtakt zukünftig angemessen weiterzuentwickeln, soll dieser in enger Abstimmung mit den Ländern systematisch und verbindlich weiterentwickelt werden.

In Bayern sind noch immer ca. 50 Prozent der bundeseigenen Schieneninfrastruktur, für die qua Grundgesetz der Bund zuständig ist, nicht elektrifiziert und werden mit Dieselloks bedient. Im Zuge der Klimaschutzanstrengungen ist dies dringend zu korrigieren. Der Landtag hat die Beseitigung der Diesellöcher im bayerischen Schienennetz bereits in seinem Beschluss auf Drs. 18/23444 gefordert. Es ist nicht erkennbar, dass der Bund bzw. die bundeseigene DB die notwendigen Maßnahmen ergriffen hätten.

Eine Ausweitung des Transportangebots auf der Schiene sowohl für Personen als auch für Güter erfordert eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur. Diese ist in erheblichen Teilen des bayerischen Schienennetzes nicht gegeben, da dieses von zahlreichen Langsamfahrstellen durchzogen ist. Der Landtag hat die Beseitigung der Langsamfahrstellen und eine bessere Instandhaltung im bayerischen Schienennetz bereits in seinem Beschluss auf Drs. 18/26412 gefordert. Auch hierfür sind der Bund und die bundeseigene DB zuständig.

Zahlreiche Abschnitte des bayerischen Schienennetzes wurden in der Vergangenheit durch Bund und DB stillgelegt. Die entsprechende Infrastruktur ist zum Teil nicht mehr angemessen befahrbar, wäre aber im Vergleich zu einer Neubaustrecke zum Teil wesentlich schneller (wieder) in Betrieb zu nehmen. Daher soll der Bund als seinen Beitrag für eine bessere flächendeckende Verfügbarkeit des SPNV-Angebots diese Strecken instandsetzen, wenn die betroffenen Aufgabenträger bereit sind, den SPNV auf diesen Abschnitten zu bestellen und die Kriterien der Wirtschaftlichkeit erfüllt sind.