

## **Resolution**

### **bayerischer Reaktivierungsinitiativen zur Konzeption der CSU und FW ‚Reaktivierung bayerischer Bahnstrecken‘ vom Oktober 2021**

Bayern muss eine aktive Rolle im Reaktivierungsprozess einnehmen

Wir begrüßen es, dass der Freistaat bereit ist, sich an der Finanzierung von Infrastrukturen sowie den Betriebskosten bei nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (NE-EIU) zu beteiligen.

Allerdings bleibt bei genauerer Betrachtung der Gesamtkonzeption nur der Schluss, dass die bisherigen Vorschläge für einen Durchbruch der seit Jahren stockenden Reaktivierungsbestrebungen vieler Bahnstrecken in Bayern ungeeignet sind.

Die Konzeption formuliert nach wie vor das Verlangen des Freistaats, dass als erste Voraussetzung für den Beginn eines Reaktivierungsverfahrens die Träger des ÖPNV durch Gremienbeschlüsse die vier Reaktivierungskriterien des Freistaates anerkennen müssen. Dies erscheint uns als ein Haupthindernis für den Einstieg in einen zielorientierten Reaktivierungsprozess.

Ein Widerspruch besteht zudem darin, dass der Freistaat nach wie vor auf der Anerkennung des 2. Kriteriums besteht. (Die Infrastruktur wird ohne Zuschuss des Freistaats ertüchtigt.) Privatwirtschaftliche Finanzierungen sind ohne Rechtsanspruch auf garantierte künftige SPNV-Bestellungen und eine dauernde Finanzierungszusage für die Infrastrukturerhaltung nicht möglich.

Auch die Einbindung der kommunalen Aufgabenträger in die Mitfinanzierung laufender Betriebe bei Nichterreichen des Kriteriums „mindestens >1.000 Pkm/km“ ist ein K.-o.-Kriterium für künftige Reaktivierungen. Langfristige sich jährlich wiederholende Zusatzkosten wird keine Gemeinde oder Landkreis akzeptieren. Dieses Modell wird nur bei einer angemessenen laufenden finanziellen Ausstattung der Landkreise als ÖPNV-Aufgabenträger funktionieren.

Das 1.000er Kriterium darf nicht mehr alleine ausschlaggebend sein. Vielmehr muss eine mit auf die jeweilige Region abgestimmten Parametern versehene Nutzen-Kosten-Analyse in künftige Reaktivierungen mit einfließen.

Wir schlagen vor, dass anstelle der verlangten Gremienbeschlüsse der Freistaat als ersten Schritt eines Reaktivierungsverfahrens von sich aus Fahrgastpotenzialanalysen im Rahmen einer bayernweiten Machbar-

keitsstudie ähnlich dem Reaktivierungsmodell in Baden-Württemberg in die Wege leitet. Dieser Schritt darf nicht mehr an Vorbedingungen gegenüber Gremien wie Kreistagen und Anrainergemeinden gebunden sein.

Alle Strecken sollten somit vom Freistaat Bayern hinsichtlich ihrer Potenziale untersucht werden. Danach sollte eine Auswahl mit Priorisierung aussichtsreicher Strecken erfolgen.

Die von der CSU/FW vorgelegte Liste potenzieller Reaktivierungsstrecken ist kritisch zu überprüfen, z. B. fehlen Neumarkt (Opf) - Beilngries - Kinding oder auch Landshut - Ingolstadt.

Zusätzlich sollten weitere mögliche Strecken, auch Neubaustrecken mit Netzergänzungswirkung, untersucht werden.

Für Fahrgastpotenzialanalysen und Machbarkeitsstudien sind entsprechende Mittel bereitzustellen.

Der Freistaat Bayern muss endlich eine aktive Rolle im Reaktivierungsverfahren einnehmen und sich aus seiner Zuschauerrolle verabschieden.

Eine Gesamtkonzeption für den Bahn- und Busverkehr im ganzen Land muss entwickelt, umgesetzt und fortlaufend weiterentwickelt werden.

*verabschiedet auf dem 8. Treffen der bayerischen Bahnreaktivierungs-Initiativen am 9. April 2022 in Coburg.*

*Eine Tagung des*

VCD Bayern e.V.  
Hessestraße 4  
90443 Nürnberg  
Tel. 0911 47 17 43  
landesbuero@vcd-bayern.de