



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)**

Bayerisches Schienennetz systematisch instand halten – Langsamfahrstellen und Streckensperrungen vermeiden

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich sowohl beim Bund als auch gegenüber der DB dafür einzusetzen, dass das im Eigentum des Bundes befindliche bayerische Schienennetz systematisch und vorausschauend instand gesetzt und gehalten wird, sodass die bestehenden Langsamfahrstellen zeitnah beseitigt werden und solche in Zukunft, wie auch Streckensperrungen durch Schäden am Schienennetz, effektiv vermieden werden.

Begründung:

Laut Bayerischer Eisenbahngesellschaft lag die Pünktlichkeit des Regionalverkehrs im Juni 2022 nur noch bei 82,8 Prozent, wobei Zugausfälle hierbei nicht berücksichtigt sind. Dies ist eine dramatische Verschlechterung, da im Zeitraum Januar bis Mai die Pünktlichkeit noch bei 92,4 Prozent lag. Im Werdenfelsnetz stieg die Anzahl der Verspätungen gar um das zwanzigfache. Hauptgrund hierfür sei der schlechte Zustand des Schienennetzes, mit zahlreichen Langsamfahrstellen. Bei nahezu jeder Messzugfahrt seien neue Langsamfahrstellen oder gar Streckensperrungen die Folge. Ein planbarer Betrieb sei unter diesen Bedingungen kaum noch möglich, von einer angemessenen Fahrgastinformation ganz zu schweigen.

Der schlechte Instandhaltungszustand des bundeseigenen Schienennetzes widerspricht elementar den Plänen der Bundesregierung, den Schienenverkehr, auch als Beitrag zum Klimaschutz, zu stärken. Die Pläne für den Aufbau des Deutschlandtaktes erfordern selbstverständlich auch ein leistungsfähiges Schienennetz. Dieses ist auch für ein flächendeckend attraktives SPNV-Angebot unabdingbar.

Um diesen inakzeptablen Zustand des Schienennetzes zu beseitigen sind massive und auch präventive Investitionen in die Infrastruktur erforderlich. Flächendeckende Mängel im Schienennetz dürfen zukünftig gar nicht mehr entstehen, sondern müssen durch kontinuierliche und rechtzeitige Instandhaltung vermieden werden.

Der Bund ist gemäß Grundgesetz für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur und damit auch von Ersatzinvestitionen (Erneuerung von verschlissenen Anlagen) zuständig. Ebenso ist der Bund für die Überwachung der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften und der Vorgaben für die Qualität des Schienennetzes zuständig, die er in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der DB (LuFV III) vereinbart hat.

Die DB ist hingegen für die Finanzierung der Instandhaltungsmaßnahmen, d. h. Wartung und Reparaturen am Schienennetz, zuständig und führt sämtliche Instandhaltungsmaßnahmen und Ersatzinvestitionen durch bzw. lässt sie von Dritten durchführen. Eine umfassende Verbesserung der Verfügbarkeit und Funktionstüchtigkeit des Schienennetzes erfordert Verbesserungen in beiden Teilbereichen. Daher ist ein Einsatz sowohl gegenüber dem Bund als auch gegenüber der DB einzufordern.