



## **Antrag**

der Abgeordneten **Markus Striedl, Katrin Ebner-Steiner, Benjamin Nolte, Daniel Halemba** und **Fraktion (AfD)**

### **Investitionsschutz für Bayerns Steuerzahler – Verbindliche Standards und Mobilitätsgarantien bei Aufzugsausfällen**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, gegenüber der DB InfraGO AG und weiteren in Frage kommenden Infrastrukturbetreibern folgende verbindliche Standards durchzusetzen:

#### 1. Einführung der Kalendertag-Regel (Ablösung der ADAM-Statistik)

Die Verfügbarkeit von Aufzügen wird künftig auf Basis von Kalendertagen erfasst. Das ADAM-System (Minuten-Abrechnung) wird als alleiniger Nachweis abgelehnt, da es die Unzuverlässigkeit im Alltag verschleiert.

- Ein Kalendertag gilt als Ausfalltag, wenn eine unplanmäßige Störung insgesamt länger als 60 Minuten andauert.
- Ausnahme Redundanz: Ein Ausfalltag wird nicht angerechnet, wenn am betroffenen Bahnsteig ein zweiter funktionsfähiger Aufzug zur Verfügung steht.
- Ausnahme Wartung: Planmäßige Wartungen gelten nicht als Ausfalltage, sofern sie mindestens sieben Tage im Voraus angekündigt wurden.

#### 2. Transparente Vandalismus-Statistik ohne Strafzahlung

Fälle von Vandalismus sind in der Statistik gesondert auszuweisen. Sie fließen in die Verlässlichkeitsstatistik ein, führen jedoch nicht zu einer Malus-Zahlung, sofern der Schaden polizeilich angezeigt, die Reparatur unverzüglich eingeleitet wurde, und diese nicht länger wie branchenüblich dauert.

#### 3. Einführung eines Malus-Systems für Fördergelder

Angesichts der massiven freiwilligen Leistungen des Freistaates (u. a. das 100-Millionen-Euro-Aktionsprogramm für Stationen) ist ein Malus-System in den Finanzierungsverträgen zu verankern:

- Zielvorgabe: Eine Verlässlichkeit von 99 Prozent der Kalendertage pro Jahr (exkl. Wartung/Vandalismus).
- Sanktion: Bei Unterschreitung durch Verschulden des Betreibers (z. B. Instandhaltungsverzug) ist eine gestaffelte Rückzahlung der Landesfördermittel an den Freistaat zu leisten.

#### 4. Permanente Mobilitätsgarantie (Ersatzverkehr)

Der Betreiber ist verpflichtet, bei jedem unplanmäßigen Aufzugsausfall (über 60 Min. ohne Redundanz) einen barrierefreien Ersatzverkehr (z. B. Taxi/Shuttle) zum nächsten barrierefreien Knotenpunkt zu organisieren und zu finanzieren.

- Bei längerfristigen Ausfällen (z. B. durch Ersatzteilmangel) ist dieser Ersatzverkehr für die gesamte Dauer des Stillstands permanent sicherzustellen.

## 5. Jährlicher Bericht und BEG-Ranking

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) veröffentlicht jährlich die Verfügbarkeitsdaten nach der Kalendertag-Regel im Stationsqualitätsranking.

### **Begründung:**

Die statistische Diskrepanz:

Die derzeitige minutengenaue Erfassung der Bahn verschleiert die reale Belastung. Ein störungsanfälliger Aufzug, der zweimal pro Woche für nur 90 Minuten ausfällt, erreicht nach Bahn-Logik eine Verfügbarkeit von über 98 Prozent. In der Lebensrealität des Fahrgasts ist die Anlage jedoch an fast 30 Prozent der Tage unzuverlässig. Dies führt zu einer realen Nutzbarkeit von lediglich ca. 80 Prozent der Kalendertage.

Schutz von Landesmitteln:

Bayern zahlt freiwillig enorme Summen für den Ausbau (zuletzt 100 Mio. Euro für barrierefreie Stationen). Es ist dem Steuerzahler nicht vermittelbar, dass der Freistaat die Hardware bezahlt, die Bahn aber bei der Wartung versagt. Wer staatliche Fördergelder annimmt, muss für die Funktionsfähigkeit haften.

Verantwortung bei Langzeit-Defekten:

Monatelange Ausfälle wegen fehlender Ersatzteile dürfen nicht das Problem der Fahrgäste sein. Die Pflicht zur Finanzierung eines Ersatzverkehrs – auch über lange Zeiträume – zwingt den Betreiber dazu, Reparaturen zu beschleunigen und Ersatzteile effizienter vorzuhalten.