



Antrag

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

Grundgesetzgemäße Finanzierung der Schienen- und Bahninfrastruktur durch Bund und DB

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln, insbesondere im Bundesrat, dafür einzusetzen, dass Art. 87e Abs. 4 Satz 1 Grundgesetz (GG) und der darin festgeschriebene Gewährleistungsauftrag des Bundes strikt befolgt wird.

Die Staatsregierung wird weiterhin aufgefordert, sich im Zuge der aktuell angestrebten Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung auf Bundesebene für eine Abkehr von der bisherigen Systematik der Mischfinanzierung der Eisenbahninfrastruktur einzusetzen – und zwar dergestalt, dass Bund und DB entsprechend ihrer grundgesetzlichen Verantwortung sämtliche Investitionen in die bundeseigene Eisenbahninfrastruktur selbst planen, bauen und finanzieren, ohne freiwilligen Kostenbeitrag der Länder und unabhängig davon, ob es sich um Projekte des Fern- oder Nahverkehrs beziehungsweise um Ersatzinvestitionen handelt.

Begründung:

Nach Art. 87e Abs. 4 Satz 1 GG ist der Bund verpflichtet, zum Wohl der Allgemeinheit und um dem Verkehrsbedürfnis Rechnung zu tragen, das – wohlgerne bundeseigene – Schienennetz zu erhalten und auszubauen. Darunter fallen auch Bahnhöfe. Gleichwohl werden Investitionen in die bundeseigene Schienen- und Bahninfrastruktur seit Jahren in erheblichem Umfang durch den Freistaat mitfinanziert.

Der Bayerische Oberste Rechnungshof (ORH) stellt hierzu in seiner Beratenden Äußerung „Freiwillige Leistungen Bayerns für Investitionen in die Schienen- und Bahninfrastruktur des Bundes“ fest, dass Bayern im Zeitraum von 2020 bis 2024 insgesamt knapp 1,6 Mrd. Euro beziehungsweise durchschnittlich mehr als 300 Mio. Euro jährlich freiwillig für Investitionen in die bundeseigene Eisenbahninfrastruktur aufgewendet hat.

Diese Mittel fehlen dem Freistaat bei seinen eigentlichen Aufgaben im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Insbesondere fehlen sie für die Bestellung zusätzlicher Verkehrsleistungen und damit für Verbesserungen des Angebots im SPNV sowie für eine höhere Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs. Der ORH weist ausdrücklich darauf hin, dass insbesondere die für Infrastrukturmaßnahmen verwendeten Regionalisierungsmittel dann nicht mehr für die Bestellung von SPNV-Verkehrsleistungen zur Verfügung stehen.

Hinzu kommt, dass der Bund mittlerweile über ein Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität in Höhe von bis zu 500 Mrd. Euro verfügt, aus dem ausdrücklich auch Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur finanziert werden können. Vor diesem Hintergrund ist eine weitere freiwillige Kofinanzierung bundeseigener Infrastruktur durch die Länder weder sachgerecht noch erforderlich.

Die bestehende Mischfinanzierung verursacht zudem einen erheblichen zusätzlichen Verwaltungsaufwand. Der ORH kritisiert die komplexen und parallelaufenden Förder- und Finanzierungsverfahren auf Bundes- und Landesebene ausdrücklich als bürokratisch, aufwendig und intransparent. Zusätzliche personelle und finanzielle Ressourcen würden unter anderem benötigt für den Abschluss und die Abwicklung von Finanzierungsverträgen, die Erarbeitung der rechtlichen Grundlagen der Förderung, die Durchführung parallelaufender Förderverfahren auf Bundes- und Landesebene sowie die projektbegleitende Kontrolle durch den Freistaat.

Der ORH empfiehlt daher nachdrücklich, die bisherige Systematik der Mischfinanzierung zu beenden und Bund sowie DB künftig die vollständige Verantwortung für Planung, Finanzierung und Durchführung der Investitionen in die bundeseigene Eisenbahninfrastruktur zu übertragen.