



Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Jürgen Mistol, Gisela Sengl, Dr. Christian Magerl, Thomas Mütze, Rosi Steinberger, Martin Stümpfig** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Fahrgastschonender bauen – baustellenbedingte Verspätungen und Zugausfälle vermeiden

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich beim Bund dafür einzusetzen, dass der Bund kurzfristig der DB Netz AG bis zum Inkrafttreten der neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) zusätzliche Mittel zur Verfügung stellt, damit die DB Netz AG die bauinfrastrukturellen Voraussetzungen zur Vermeidung von baustellenbedingten Verspätungen und Zugausfällen schaffen kann.

Begründung:

Eisenbahnbaumaßnahmen werden meist „baustellenoptimiert“ durchgeführt. Das Bauprojekt wird, für sich betrachtet, so günstig wie möglich durchgeführt. Die derzeit laufende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II), die von 2015 bis 2019 läuft und die Finanzierung der Erhaltung der Schienenwege regelt, hat die sparsame Mittelverwendung durch die Deutsche Bahn (DB) Netz AG an oberste Stelle gesetzt. Das führt dazu, dass jedes einzelne Projekt dann durch das zuständige Eisenbahn-Bundesamt freigegeben wird, wenn es für sich betrachtet wirtschaftlich optimiert ist. Die Auswirkungen auf die Fahrgäste werden nur marginal betrachtet. Es werden beispielsweise eher kostengünstige Vollsperrungen vorgenommen als teurere, aber schonendere Eingleisigkeiten in Kauf genommen. Die DB Netz AG muss zukünftig fahrgastschonender bauen. Das heißt, es muss intelligenter geplant werden, Baustellenfahrpläne müssen in der Realität auch fahrbar sein, komplette Streckensperrungen müssen vermieden werden und auch während der Bauphasen muss die Streckenkapazität weitgehend erhalten bleiben. Dazu müssen die bauinfrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden: u. a. mehr Überleitstellen bzw. Einbau von Bauweichen zur Verkürzung der eingleisigen Abschnitte, Überholungen und Kreuzungen müssen für Vollzüge (740 m) geeignet sein, mehr Blocksignale auf dem Gegengleis zur Erhöhung des Durchsatzes, vollsignalisiertes Fahren auf dem Gegengleis, moderne und stabile Leit- und Sicherungstechnik, weniger Störungen im kritischen Baustellenbereich, Beschleunigung der Betriebsführung, vor großen Baustellen verstärkte Wartung der Technik auf den betroffenen (Umleiter)-Strecken. Die der DB Netz AG dadurch entstehenden Mehrkosten muss der Bund bis zum Inkrafttreten der LuFV III, die die Fehlanreize für die DB Netz AG korrigieren soll, übernehmen.