

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Oliver Krischer, Tabea Rößner, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Bärbel Höhn, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Peter Meiwald, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zur Erhaltung der Schienenwege**

Die sogenannte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) ist zwischen der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG zum 1. Januar 2009 geschlossen worden, um den Erhalt der Schienenwege langfristig qualitativ sicherzustellen. Es werden darin Ersatzinvestitionen und Sanierungsmaßnahmen geregelt. Jedes Jahr erhält die Deutsche Bahn AG auf Grundlage der LuFV Instandhaltungsmittel für das Schienennetz in Höhe von 2,5 Mrd. Euro (in den Jahren 2014 und 2015 2,75 Mrd. Euro) über die die Bahn weitgehend eigenverantwortlich verfügen kann. Das heißt, ob und an welcher Stelle in Erhaltungsmaßnahmen investiert wird, entscheidet die Deutsche Bahn AG selbst anhand von Qualitätsvorgaben in der LuFV. Die Überwachung des Netzzustands durch den Bund ist nach Auffassung der Fragesteller jedoch verbesserungswürdig. Daher ist ein unabhängiger Bericht über Qualität und Zustand des Netzes notwendig.

Darüber hinaus hat sich gezeigt, dass es durch die sanktionsbewehrten Qualitätskennzahlen zu erheblichen Fehlallokationen kommt und die Mittel des Bundes nicht immer dorthin fließen, wo sie am dringendsten benötigt werden. Die Bundesregierung erklärt in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum „Zustand der Eisenbahnbrücken in Baden-Württemberg“, Bundestagsdrucksache 18/1157: „Bei der Ermittlung des Finanzierungsbedarfs für eine künftige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung hat sich gezeigt, dass die EIU die Bundesmittel vorrangig dort konzentriert haben, wo sanktionsbewehrte Qualitätskennzahlen zur Anwendung kommen. Diese unternehmerische Fehlallokation führt zusammen mit der zeitlich gestreckten Instandhaltung nun anscheinend zu einem zunehmenden Sanierungsbedarf bei den Brücken.“

Nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz werden auch Teile des Infrastrukturbeitrags von 2,5 Mrd. Euro an die Länder für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen verteilt. Darüber sind die Bundesländer mit dem Bund in Verhandlungen. Die LuFV ist vorerst bis zum Jahr 2015 verlängert worden, soll danach mit neuen Folgevereinbarungen aber weiter fortgeschrieben werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welchem Verhandlungsstand ist die Bundesregierung bei der Fortschreibung der LuFV über das Jahr 2015 hinaus mit der Deutschen Bahn AG und evtl. weiteren Beteiligten (bitte unter Angabe, mit welchen weiteren Beteiligten die Bundesregierung diesbezüglich in Verhandlung ist)?
2. Welche Aspekte sollen nach Auffassung der Bundesregierung in die Fortschreibung der LuFV nach dem Jahr 2015 einfließen?
3. Wie wird sichergestellt, dass der neue Bundesverkehrswegeplan 2015 im Einklang steht mit den Regelungen und Ersatzmaßnahmen-Kapazitäten aus der LuFV nach dem Jahr 2015?
4. Bis wann und mit welchem Inhalt wird die Bundesregierung gemäß dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD einen Verkehrsinfrastrukturbericht bzw. einen Netzzustandsbericht vorlegen?
5. Inwieweit wird sich der Infrastrukturbericht von dem bisherigen Verkehrsinvestitionsbericht unterscheiden, und wird dieser ersetzt werden, bzw. wird es beide geben?
6. Wie und durch welche Maßnahmen wird die Bundesregierung mit der neuen LuFV sicherstellen, dass es nicht zu Fehlallokationen durch sanktionsbewehrte Qualitätskennzahlen kommt, sondern die Mittel des Bundes dorthin fließen, wo sie am dringendsten benötigt werden, um einen weiteren Substanzverfall zu vermeiden?
7. a) Welchen genauen Prüfauftrag hat das im Februar 2014 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur entsendete Messfahrzeug zur Untersuchung des Zustands der Schieneninfrastruktur (vgl. [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/messfahrten-schiennetz-der-db-netz-ag.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/messfahrten-schiennetz-der-db-netz-ag.html))?  
b) Wie lange wird das Fahrzeug im Einsatz sein?  
c) Welche Messabschnitte wird das Fahrzeug untersuchen bzw. hat es bereits untersucht, und mit welchen Ergebnissen?  
d) Welche Messwerte kann das Fahrzeug bisher vorweisen, und wie ordnet die Bundesregierung diese ein?  
e) Wie erfolgten die Ausschreibung und Vergabe des Messfahrzeugs?  
f) Welche Daten zur Schieneninfrastruktur stehen dem derzeitigen Auftragnehmer für die Messfahrten durch wen zur Verfügung?  
g) Wie plant die Bundesregierung, mit den Ergebnissen der Messfahrten umzugehen, und wie werden diese in die Ausgestaltung der LuFV einfließen?
8. Wann, mit welcher Begründung und in welchem Umfang wurden gegenüber der Deutschen Bahn AG Sanktionierungen im Zusammenhang mit der LuFV verhängt (bitte tabellarische Darstellung)?
9. a) Wie haben sich die Höhe der Mittel gemäß der LuFV sowie die Trassen- und Stationsentgelte, die die Deutsche Bahn AG zur Nutzung der Netzinfrastruktur erhebt, seit dem Jahr 2009 entwickelt, und welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dieser Entwicklung?  
b) Wurden die in der LuFV festgeschriebenen Zielwerte erreicht, bzw. welche wurden nicht erreicht (bitte jeweils begründen)?  
c) Welche zusätzlichen Mittel sind nach Auffassung der Bundesregierung jährlich nötig, um das Schienennetz in einem „guten Zustand“ zu halten und um ausstehende Sanierungsmaßnahmen schrittweise nachzuholen?

10. Inwieweit wird das geplante Eisenbahnregulierungsgesetz durch die Neuregelung der LuFV beeinflusst?
11. Trifft es zu, dass die Bundesregierung erwägt, die Brücken aus der nächsten LuFV auszuklammern und ein gesondertes Brückensanierungsprogramm aufzulegen?  
Wenn ja,
  - a) wodurch unterscheidet es sich von der LuFV für andere Ersatzinvestitionen und Sanierungsmaßnahmen,
  - b) aus welchen Mitteln und in welcher Höhe soll dieses gespeist werden,
  - c) wird ein gesondertes Programm auch für Eisenbahntunnel erwogen?
12. Nach welchen Parametern, mit welchen Ermittlungsgrundlagen und wie gewichtet erfolgte bisher die Aufteilung der Mittel aus Anlage 8.7 der LuFV zwischen den Bundesländern?
13. Was sind die aktuellen Vorstellungen der Bundesregierung, mit welchen Parametern, mit welchen Ermittlungsgrundlagen und wie gewichtet die Aufteilung der Mittel aus Anlage 8.7 der LuFV zwischen den Bundesländern demnächst erfolgen soll?
14. In welcher Weise berücksichtigt die Bundesregierung Anregungen, bei der Berechnung der Parameter für die Länderquote die Bahnhöfe nach Kategorien bzw. weiteren Faktoren zu gewichten?
15. In welcher Weise berücksichtigt die Bundesregierung Anregungen, bei der Berechnung der Parameter für die Länderquote Strecken nach Nutzung und genutzten Fahrzeugtypen bzw. weiteren Faktoren zu gewichten?
16. In welcher Weise wird die Bundesregierung Einwände berücksichtigen, wonach im Rahmen der LuFV zur Berechnung der Länderquoten nur Strecken und Stationen heranzuziehen sind, die durch Mittel der Anlage 8.7 auch finanziert werden können, und wie begründet die Bundesregierung ihre diesbezügliche Auffassung?

Berlin, den 11. August 2014

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

