

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Roland Claus, Caren Lay, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Annette Groth, Kerstin Kassner, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 18/2000, 18/2002, 18/2812, 18/2823, 18/2824, 18/2825 –**

**Entwurf eines Gesetzes
über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2015
(Haushaltsgesetz 2015)**

hier: Einzelplan 12

**Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr
und digitale Infrastruktur**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die zur Finanzierung des Mehrbedarfs im Jahr 2015 in Höhe von 300 Millionen Euro in der Bereinigungssitzung vom Haushaltsausschuss beschlossene Kürzung der Mittel für den Neu- und Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes um 209 Millionen Euro für das Jahr 2015 führt zu einem weiteren Verschleppen des erforderlichen Ausbaus der Schieneninfrastruktur und bringt diesen weitgehend zum Stillstand. Darüber hinaus widerspricht dieses Vorgehen dem Finanzierungskreislauf Schiene I (siehe Berichtsbitte aus dem Berichterstattergespräch am 05.11.2014, Az: Z 20/2312.9/5 vom 11.11.2014), nach dem, finanziert mit aus der Dividendenzahlung der Deutschen Bahn AG erzielte Einnahmen in Höhe von bis zu 350 Millionen zusätzlich in den Neu- und Ausbau fließen sollten. Stattdessen soll nun eine Kürzung erfolgen.

Die am 11.11.2014 von dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, und dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG,

Dr. Rüdiger Grube, öffentlichkeitswirksam paraphierte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II darf in dieser Fassung nicht von der Bundesregierung abschließend unterzeichnet werden, da sie den Interessen des Bundes entgegensteht. In seiner Stellungnahme für die Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur hat der Bundesrechnungshof (BRH, Ausschussdrucksache 18(15)129-B) umfassende Kritik an der LuFV II geäußert und ausgeführt: „Für den Bund wäre es vorteilhaft, die LuFV II erst dann abzuschließen, wenn sie in allen Punkten ohne Nachträge abschlussreif ist. Da die LuFV I noch bis zum Jahresende 2015 gilt, steht dem BMVI ausreichend Zeit für die notwendigen Nachbesserungsarbeiten zur Verfügung.“

Die Kritik des BRH, die ausführlicher als in der Stellungnahme auch in einem Bericht nach § 88 Abs. 2 BHO dargelegt ist (Ausschussdrucksache 18(15)139), bezieht sich insbesondere darauf, dass die Steuerungswirkung und die Erfolgskontrollen unzureichend sind, u. a. weil der Vertrag noch keine verbindlichen Vereinbarungen für eine geplante Netz-Kennzahl auf der Basis von Messfahrten enthält, sondern diese – obwohl bereits erste Testfahrten durchgeführt wurden – erst nachträglich verhandelt werden sollen.

Die Zahlungen des Bundes an die DB AG im Zuge der LuFV I und II unterliegen dem Zuwendungsrecht, somit sind für die geleisteten Zahlungen entsprechende Leistungen nachzuweisen. Dies ist jedoch in dem vorliegenden Entwurf nicht vorgesehen. Stattdessen sind die bei Verfehlung der Qualitätskennziffern zurückzuzahlenden Beträge gedeckelt, bei einer Zielverfehlung auf 15 Mio. € und auf maximal 400 Mio. € bei sieben Verfehlungen. Somit können maximal lediglich 13 Prozent der Zuwendung eines Jahres zurückgefordert werden, wodurch die DB AG gegenüber anderen Zuwendungsempfängern, die bei schwerwiegenden Zielverfehlungen ihre Zuwendungen vollständig zurückzahlen haben, erheblich bessergestellt ist.

Darüber hinaus muss die DB AG die im Zuge der LuFV zur Verfügung gestellten Mittel nicht ausschließlich für Ersatzinvestitionen verwenden, sondern könnte diese z. B. auch für die bislang ungedeckten Mehrkosten des Vorhabens Stuttgart 21 verwenden, so der BRH.

Die neue Qualitätskennziffer Zustandskategorie voll- und teilerneuerte Brücken (ZuB) ist zu wenig anspruchsvoll. Statt der vorgesehenen durchschnittlich 175 Brücken pro Jahr müssten mindestens 400 Brücken jährlich erneuert werden. Außerdem kommt der Bund hiermit für unterlassende Instandhaltung der DB AG in der Laufzeit der LuFV I auf, und es gibt keine Anreize für eine erforderliche verbesserte Instandhaltung aller anderen Brücken.

Die finanzielle Planungssicherheit des Bundes nimmt gegenüber der LuFV I ab, weil die vorgesehenen Dividendenzahlungen der DB AG – wie dies für das Jahr 2013 geschehen ist – auch ausbleiben oder erheblich niedriger ausfallen können. Für diesen Fall sind Neuverhandlungen vertraglich vorgesehen, die wahrscheinlich Mehrzahlungen des Bundes zur Folge haben werden. Grundsätzlich ist fraglich, so der BRH, ob der Bund für seine (erheblichen) Mehrausgaben bei der LuFV II auch mehr Gegenleistung im Sinne der Netzinstandhaltung bekommen wird.

Darüber hinaus drückt der Deutsche Bundestag sein Missfallen darüber aus, dass Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt die LuFV II bereits am 11.11.2014 paraphiert hat, ohne das Votum des Haushaltsausschusses und des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages abzuwarten. Auch wenn die Paraphierung formal nicht der förmlichen Unterzeichnung gleichkommt, widerspricht dieses Vorgehen dem Geist des Beschlusses des Deutschen Bundestages (Bundestagsdrucksachen 16/9070 und 16/9362), nachdem vor Abschluss der Vereinbarung „die Zustimmung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages einzuholen ist“. Beide Ausschüsse haben aber noch kein Votum abgegeben, der Haushaltsausschuss plant am 3.12.2014 noch eine öffentliche Anhörung dazu durchzuführen, und der Rech-

nungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses will am 5.12.2014 noch über die LuFV II befinden. Ferner erfolgte auch keine Unterrichtung der Ausschüsse über den Fortgang der Verhandlungen, obwohl dies zuletzt auch für die 18. WP im Frühjahr in der 3. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 12. Februar 2014 von der Bundesregierung zugesagt wurde.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II in der paraphierten Fassung nicht zu unterzeichnen, sondern stattdessen

1. mit der Deutschen Bahn AG die Verhandlungen wieder aufzunehmen, in diesen Verhandlungen die o. g. Kritikpunkte zu beseitigen und Einvernehmen mit dem BRH herzustellen,
2. im Sinne des Beschlusses des Deutschen Bundestages auf Bundestagsdrucksachen 16/9070 und 16/9362 den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages und den Bundestagsausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur laufend über die Verhandlungen zu informieren,
3. den ausverhandelten Entwurf der LuFV II spätestens Ende September 2015 den Ausschüssen des Deutschen Bundestages zukommen zu lassen, damit diese ausreichend Gelegenheit für dessen parlamentarische Beratung haben.

Berlin, den 24. November 2014

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

