

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

### **des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)**

**zu dem Antrag der Abgeordneten Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/3153 –**

### **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zur Erhaltung der Schienenwege jetzt neu verhandeln**

#### **A. Problem**

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der unter anderem beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II („LuFV II“) zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DB in der Vertragsentwurfsfassung vom 22. Oktober 2014 nicht zu unterzeichnen; in einem Nachtrag zur LuFV I den Infrastrukturbeitrag des Bundes für das Jahr 2015 auf den im Vertragsentwurf geplanten Betrag von 3,350 Mrd. Euro zu erhöhen; auf Grundlage einer kritischen Bestandsaufnahme der LuFV I nach in dem Antrag genannten Maßgaben eine neue LuFV II auszuhandeln, die zum 1. Januar 2016 in Kraft treten soll und die Expertise der Bahnbranche, des Bundesrechnungshofes sowie von Vertretern aus allen Bundestagsfraktionen ab sofort in einen fairen Dialog über eine LuFV II einzubinden.

#### **B. Lösung**

**Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

#### **C. Alternativen**

Annahme des Antrags.

#### **D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

**Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,  
den Antrag auf Drucksache 18/3153 abzulehnen.

Berlin, den 4. Februar 2015

**Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Martin Burkert**  
Vorsitzender

**Alexander Funk**  
Berichterstatter

## Bericht des Abgeordneten Alexander Funk

### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 18/3153** in seiner 66. Sitzung am 13. November 2014 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II („LuFV II“) zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DB in der Vertragsentwurfassung vom 22. Oktober 2014 nicht zu unterzeichnen; in einem Nachtrag zur LuFV I den Infrastrukturbeitrag des Bundes für das Jahr 2015 auf den im Vertragsentwurf geplanten Betrag von 3,350 Mrd. Euro zu erhöhen; auf Grundlage einer kritischen Bestandsaufnahme der LuFV I nach in dem Antrag genannten Maßgaben eine neue LuFV II auszuhandeln, die zum 1. Januar 2016 in Kraft treten soll und die Expertise der Bahnbranche, des Bundesrechnungshofes sowie von Vertretern aus allen Bundestagsfraktionen ab sofort in einen fairen Dialog über eine LuFV II einzubinden.

### III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 18/3153 in seiner 32. Sitzung am 3. Dezember 2014 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Antrag in seiner 23. Sitzung am 3. Dezember 2014 beraten, gemeinsam mit einer Selbstbefassung „Fortschreibung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DB“. Der Vertragsentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) – mit dem Entwurfsstand 22. Oktober 2014 – war (mit Ausnahme des Sonderbandes VS-NfD) zusammen mit einem Anschreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann, MdB, vom 24. Oktober 2014 als Ausschussdrucksache 18(15)130 verteilt worden.

Die **Fraktion der CDU/CSU** vertrat die Auffassung, der Antrag zeige, dass die Antragsteller den mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) verbundenen Systemwechsel von der Input-Kontrolle zur Output-Kontrolle nicht nachvollzogen hätten. Sie halte hingegen an dem Prinzip der Output-Kontrolle fest, welches sich bei der LuFV I bewährt habe. Damit sei die in dem Antrag enthaltene Forderung nicht vereinbar, die Verwendung der Haushaltsmittel im Rahmen der LuFV so zu beeinflussen, dass sie dorthin flössen, wo sie am dringendsten benötigt würden, da dies auf die Wiedereinführung einer Input-Kontrolle hinauslaufe. Sie sei davon überzeugt, dass die DB selbst am besten wisse, welche Maßnahmen zur Erhaltung der Schienenwege erforderlich seien.

Sie sprach sich für eine neue LuFV II mit klar formulierten Zielen aus, deren Erreichung durch Qualitätskennzahlen zu überprüfen sei. Es sei zwar nicht zwingend, diese neue LuFV II zum 1. Januar 2015 in Kraft zu setzen, doch die von den Antragstellern geforderte kritische Bestandsaufnahme der LuFV I sei bereits seit sechs Jahren im Gange und habe zu zahlreichen Beschlüssen des Rechnungsprüfungsausschusses geführt. Diese Beschlüsse seien – ebenso wie die Erfahrungen mit der LuFV I insgesamt – in die neue LuFV II eingeflossen. Sie betonte, es stelle einen Rekord dar, dass bis 2019 insgesamt 28 Milliarden Euro für die nachhaltige Modernisierung des Schienennetzes zur Verfügung stünden. Dies zeige, dass sich die Koalition klar zu einer Stärkung der Bahn bekenne. Weiterhin betonte sie, die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung werde nicht lediglich fortgeschrieben, sondern auch deutlich verbessert. So gebe es eine erheblich stärkere Qualitätssicherung.

Weitere Verbesserungsmöglichkeiten bestünden allerdings noch im Hinblick auf die Vergabepraxis. Man solle überlegen, ob man auf Inhouse-Vergaben, insbesondere bei Ingenieurleistungen, nicht komplett verzichten könne, wenn es um öffentliche Gelder gehe. Das könne den Wettbewerb verbessern und zu mehr Effizienz beitragen. Spätestens bei einer LuFV III solle man eine solche Regelung vorsehen.

Insgesamt lehne sie den Antrag ab und unterstütze eine Einführung der LuFV II zum 1. Januar 2015.

Die **Fraktion der SPD** begrüßte sehr, dass eine LuFV II auf den Weg gebracht worden sei. Die Aufstockung der Mittel werde in jedem Fall zu einer Verbesserung des Netzes führen. Wichtig sei es auch, dass man mit dem Abschluss einer solchen Vereinbarung Planungssicherheit für die Deutsche Bahn schaffe.

Sie betonte, mit der LuFV II werde es eine bessere Kontrolle der Umsetzung geben und der Bundesrechnungshof werde die Möglichkeit zu stichprobenartigen Überprüfungen erhalten. Die Regelungen zur Prüfung und Sanierung der Eisenbahnbrücken in der LuFV II bedeuteten einen wichtigen Fortschritt; hier würden 500 Millionen Euro investiert. Auch im Hinblick auf die Beseitigung von Mängeln stelle die LuFV II einen Fortschritt dar; diese seien nun erheblich schneller zu beseitigen. Weiterhin begrüße man auch die Änderung der Qualitätskennziffer Bahnsteighöhe, hin zu einer Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern. Eine Qualitätskennziffer für die Oberflächenbeschaffenheit der Gleise hätte man sich im Hinblick auf den Lärmschutz zusätzlich gewünscht, diese sei aber schwierig zu realisieren. Man strebe an, eine solche Qualitätskennzahl bei der weiteren Fortschreibung der LuFV mit wissenschaftlicher Unterstützung umsetzen zu können. Trotz der LuFV II bleibe es weiterhin eine große Aufgabe, die Barrierefreiheit an den Bahnhöfen zu verbessern. Man solle alle Anstrengungen unternehmen, um in Deutschland Barrierefreiheit im Bereich des Schienenverkehrs zu erreichen.

Dass die Bahn-Dividende künftig in vollem Umfang wieder der Schiene zugutekommen werde, sei gerade aus verkehrspolitischer Sicht sehr zu begrüßen. Hervorzuheben sei, dass in Folge der verbesserten Mittelausstattung sowohl bei der DB als auch beim Eisenbahnbundesamt zusätzliches Personal erforderlich sei, um die durch diese Mittel ermöglichten zusätzlichen Maßnahmen umsetzen zu können.

Die Fraktion der SPD bedauerte, dass es zu der LuFV II – anders noch als bei der LuFV I – nicht gelungen sei, eine einheitliche Haltung im Deutschen Bundestag zu erreichen und die Oppositionsfraktionen die LuFV II nicht mittragen wollten. Sie spreche sich klar für den vorgesehen Abschluss der LuFV II aus und werde den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN daher ablehnen.

Die **Fraktion DIE LINKE** stellte fest, auch in der Anhörung des Haushaltsausschusses am 23. November 2014 hätten fast alle Experten auf Probleme bei dem vorliegenden Entwurf hingewiesen und Nachverhandlungen empfohlen. Schon bei der Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 5. November 2014 habe sich ein ähnliches Bild ergeben. Es sei erstaunlich, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur diese Argumente nicht aufgreife.

Das Ziel „mehr Bahn für mehr Geld“ zu bekommen, sei mit dem vorliegenden Verhandlungsergebnis nicht erreichbar. Seitens des Bundes habe es keine Evaluation der Ergebnisse der LuFV I gegeben, aber aus den Stellungnahmen der Experten ergebe sich, dass sich der Zustand des Netzes im Zeitraum der Geltung der LuFV I verschlechtert habe; das Alter der Infrastruktur habe sich erhöht und die Abschreibungen seien höher gewesen als die Investitionen. Vor diesem Hintergrund könne man nicht behaupten, die LuFV I habe sich bewährt. Es sei auch nicht nachvollziehbar, weshalb das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur daran festhalte, die LuFV II zum 1. Januar 2015 in Kraft zu setzen, statt nachzuverhandeln. Planungssicherheit für die DB könne man auch in anderer Weise erreichen. Schließe man die LuFV II auf der Grundlage des vorliegenden Entwurfs ab, werde man in den nächsten fünf Jahren wieder eine Regelung haben, welche die Anforderung, den Zustand des Netzes mindestens zu erhalten, nicht erfülle.

Fast alle Experten hätten die Einführung einer Kapazitätskennzahl als notwendig angesehen, weil Aussagen über den Netzzustand alleine nicht ausreichen, wenn z. B. Bahnhöfe geschlossen und Weichen abgebaut würden. Zudem begegne der Entwurf der LuFV II nicht dem zu Fehlallokationen führenden Systemfehler, dass die DB sozusagen ein inhärentes Interesse habe, Instandhaltung hinauszuschieben und eher auf Ersatzinvestitionen zu setzen. Sie fordere daher, den Entwurf der LuFV II nachzuverhandeln.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stellte fest, die Anhörungen im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur und im Haushaltsausschuss hätten gezeigt, dass es massive und ernstzunehmende Kritik an der LuFV II gebe. Sie bedaure, dass man nicht bereit sei, aus den in den Anhörungen gewonnen Erkenntnissen Konsequenzen zu ziehen.

Auch sie befürworte den mit der LuFV vollzogenen Systemwechsel hin zu einer Output-Kontrolle. Andererseits müsse aber auch die Bundesrepublik Deutschland klare Vorgaben machen, mit welchen Zielen, Erwartungen und Ergebnissen die 20 Milliarden Euro, die sie hier gebe, zu verwenden seien. Die Schwäche, welche die LuFV I hier aufweise, sei leider in die LuFV II übertragen worden. Richtig und notwendig sei es, mehr Geld in die Schiene zu investieren, um den weiteren Verfall der Eisenbahninfrastruktur aufzuhalten, fraglich sei aber, ob das mit dem vorliegenden Vertragsentwurf gelinge. Die Kritik an dem Entwurf beziehe sich unter anderem darauf, dass unklar bleibe, welche Konsequenzen es habe, wenn der DB-Konzern die vorgesehene Dividende nicht erwirtschaften könne. Im Bereich der Kontrollmechanismen gebe es keine nennenswerten Verbesserungen gegenüber der LuFV I; diese seien nach wie vor unzulänglich. Bei den Qualitätskriterien fehlten weiterhin wichtige Kennzahlen, etwa zur Netzkapazität, und auch das Anlagenalter bilde nach wie vor kein sanktionsbewehrtes Kriterium. Hinsichtlich des Zustandes der Eisenbahnbrücken gebe es nur für die Brücken in gutem Zustand ein Verschlechterungsverbot, nicht aber für die 24.000 anderen Brücken. Bei Bahnhöfen sei eine Bewertung des Anlagenzustandes, etwa der Rolltreppen, nur mit relativ großen Zeitabständen vorgesehen, was nicht nachvollziehbar sei.

Sie resümierte, der Mittelaufwuchs für die Schiene sei ebenso wie die LuFV als solche zu begrüßen. Zu kritisieren sei aber, dass aus Erkenntnissen über Fehlentwicklungen und Fehlallokationen bei der Umsetzung der LuFV I keine Konsequenzen gezogen würden. Erforderlich sei ein System, welches gewährleiste, dass das Geld dorthin fließe, wo es am dringendsten benötigt werde.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 18/3153.

Zu ergänzen ist, dass der Ausschuss, unabhängig von der Beratung des Antrags auf Drucksache 18/3153, mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf der Grundlage des in der 16. Wahlperiode vom Plenum angenommenen Antrags auf Drucksache 16/9070 dem in der Ausschussdrucksache 18(15)130 enthaltenen Text des Vertragsentwurfs des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) zugestimmt hat.

Berlin, den 4. Februar 2015

**Alexander Funk**  
Berichterstatter





