

Antrag

der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Till Mansmann, Christoph Meyer, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Johannes Vogel (Olpe), Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Qualität des Schienennetzes effektiv verbessern – Ausgabe von Steuermitteln besser kontrollieren

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mit dem Abschluss der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) im Jahr 2009 sollte gewährleistet werden, dass sich die Schienenwege des Bundes uneingeschränkt in einem nutzbaren Zustand befinden. Dabei verpflichtete sich der Bund, während der Vertragslaufzeit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine fest vereinbarte Summe zweckgebunden für Ersatzinvestitionen ins Bestandsnetz zur Verfügung zu stellen. Im Gegenzug verpflichteten sich die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, zusätzliche eigene Investitionen zu tätigen, entsprechende Instandsetzungsmaßnahmen durchzuführen und das Bestandsnetz in einer vorab definierten Qualität bereitzustellen.

Die erste LuFV wurde für die Jahre 2009 bis 2013 abgeschlossen und um ein weiteres Jahr verlängert, da sich die Verhandlungen für die Anschlussvereinbarung verzögerten. Für die erste LuFV waren pro Jahr 2,5 Mrd. Euro veranschlagt. Die Anschlussvereinbarung LuFV II begann 2015 und läuft Ende 2019 aus, mit einem jährlichen finanziellen Volumen in Höhe von 3,9 Mrd. Euro. Damit die Sanierung des Bestandsnetzes ab dem 01.01.2020 fortgeführt werden kann, muss bis Ende 2019 eine Anschlussregelung für die auslaufende LuFV II gefunden werden. Hierzu sind seit Herbst 2017 das Bundesverkehrsministerium und die Deutsche Bahn AG in Verhandlungen. Teil der

Verhandlungen sind auch eine Erhöhung der jährlichen Mittel aus dem Bundeshaushalt, um die Qualität des Bestandsnetzes zu verbessern.

Der Bundesrechnungshof hat in seiner Stellungnahme vom Dezember 2018 zum Ausdruck gebracht, dass er bei Prüfungen in der Vergangenheit bereits mehrfach Schwachstellen in der LuFV identifiziert hat und der Bundesregierung empfohlen, diese im Rahmen der laufenden Verhandlungen zur LuFV III abzustellen.

So stellten die bisher sanktionsbewährten Qualitätskennzahlen „theoretischer Fahrzeitverlust“ und „Anzahl Infrastrukturmängel“ nur unzureichend den Zustand der Infrastruktur dar. Diese ließen weder erkennen, in welchem konkreten Zustand sich das als mängelfrei gekennzeichnete Netz befindet, noch welcher Art der konkrete Infrastrukturmangel sei. Das könne zu Fehlanreizen führen, indem die leicht zu bewerkstelligen Mängel behoben werden, obwohl andere Maßnahmen deutlich dringlicher zur langfristigen Qualitätssicherung wären, was zu einem weiteren Anstieg des Bedarfs für Instandhaltung und Ersatzinvestitionen führen könne.

Diese Qualitätskennziffern bilden auch die Grundlage anhand derer die Zielerreichung des wirtschaftlichen Einsatzes der LuFV-Mittel festgestellt wird. Dieses gewährleistet aber nicht zwingend den wirtschaftlichen Einsatz der Mittel. Das gilt auch für die Brückensanierungen, die im Rahmen der LuFV-II-Verhandlungen als weiteres Qualitätsmerkmal aufgenommen wurden. Ziel ist die ganz oder teilweise Erneuerung von 875 Brücken bis Ende 2019. Allerdings berücksichtigt der Zielwert nicht die Größe der Brücken oder den Aufwand, der für die einzelne Brücke notwendig ist. Es handelt sich um eine rein quantitative Kennziffer.

Die getrennten Finanzierungen von Instandsetzungsmaßnahmen, die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen getragen werden müssen, und die vom Bund finanzierten Ersatzinvestitionen können zu zusätzlichen Fehlanreizen bei der Verausgabung der Mittel führen. So besteht der Anreiz, dass vorgesehene Mittel in vorzeitige Ersatzinvestitionen fließen, obwohl eine Instandsetzung ausreichend gewesen wäre. Dadurch fehlen nicht nur die Mittel für andere, dringendere Ersatzmaßnahmen, auch die Instandhaltung wird vernachlässigt und führt so zu einem weiteren versteckten Sanierungsstau. Ebenso könnte durch diese Art der Finanzierung der Anreiz bestehen, die Schiene so lange abzufahren, bis eine reine Instandsetzung nicht mehr ausreicht und direkt eine Ersatzinvestition getätigt werden muss.

Theoretisch kann der Bund zwar Sanktionen ausüben und unwirtschaftlich eingesetzte Mittel zurückfordern. Allerdings ist das bestehende Kontrollsystem in dieser Form unzureichend. Zudem ist eine Rückforderung nur bei vorsätzlich oder grob fahrlässiger unwirtschaftlicher Verwendung vorgesehen, weshalb der Eintritt eines solchen Falles entsprechend unwahrscheinlich ist. Aber selbst wenn dieser Fall eintritt, sind die daraus zu erwartenden Sanktionen sehr gering. So sind für das Nichterreichen des 875 Brückenziels gerade mal ein einmaliger Betrag in Höhe von 15 Mio. Euro vorgesehen. Hinsichtlich der Milliarden an Ausgaben, die dem entgegenstehen, ein eher zu vernachlässigender Symbolbetrag.

Wesentliche Grundlage für die Verausgabung von Steuermitteln muss immer die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen sein. Damit dieses gewährleistet werden kann, muss die Bundesregierung mit einer effektiven Erfolgskontrolle nachvollziehen, dass die Vertragspartner die erhaltenen Haushaltsmittel aus der LuFV auch zielgenau einsetzt und dieses auch zu einer Verbesserung der Qualität des Bestandsnetzes führt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

im Rahmen der aktuellen Verhandlungen zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III mit der Deutschen Bahn AG

1. die sanktionsbewährten Qualitätskennzeichen durch das vom Bundesrechnungshof geforderte Kriterium Gleislage und zusätzliche Kriterien weiterzuentwickeln

- und im Vertrag so zu implementieren, dass sie einen umfassenden und detaillierten Zustandsbericht der gesamten Eisenbahninfrastruktur des Bundes wiedergeben, inklusive des nachholenden Bedarfs für Ersatzinvestitionen;
2. die im Bundesverkehrswegeplan identifizierten Knotenpunkte aufgrund ihrer überproportionalen Inanspruchnahme als Sanierungsgegenstand explizit in die Vereinbarung mit aufzunehmen;
 3. die Durchführung regelmäßiger Kontrollen der eingesetzten Bundesmittel auf ihre Wirtschaftlichkeit während der Laufzeit der LuFV III zu vereinbaren;
 4. die Finanzierungslasten bei Instandsetzung und Ersatzinvestitionen so neu zu gestalten, dass die Fehlanreize zur Vernachlässigung der Instandsetzung beendet werden;
 5. effektive Sanktionen zu implementieren, damit die Motivation des Vertragspartners zum effektiven Einsatz der Bundesmittel erhöht wird;
 6. ein Rückforderungsregime bei nicht wirtschaftlich eingesetzten Bundesmitteln zu etablieren, das unabhängig von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit greift;
 7. die LuFV so zu gestalten, dass das Bundesverkehrsministerium eine den Anforderungen des § 7 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) entsprechende Erfolgskontrolle durchführen kann;
 8. dem Eisenbahnbundesamt und dem Bundesverkehrsministerium aus Aufsichtsbehörden mehr Kontrollbefugnisse hinsichtlich der Datenlage zur Netzqualität einzuräumen.

Berlin, den 25. Juni 2019

Christian Lindner und Fraktion

