

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/2330 –**

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zur Erhaltung der Schienenwege

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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)?

Die Verhandlungen zu einer LuFV II werden derzeit mit der DB AG und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bahnkonzerns (DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB Energie GmbH) intensiv geführt. An den Verhandlungen nehmen auch das Eisenbahn-Bundesamt und der Bundesrechnungshof teil. Ziel ist es, die LuFV II möglichst bis Herbst 2014 fertigzustellen. Die LuFV II soll eine Laufzeit von fünf Jahren beginnend mit dem 1. Januar 2015 haben.

2. Welche Aspekte sollen nach Auffassung der Bundesregierung in die Fortschreibung der LuFV nach dem Jahr 2015 einfließen?

Die Bundesregierung wird an den Grundsätzen der LuFV I festhalten, da die LuFV I sich bewährt hat. Die mit dem relativ jungen Finanzierungsinstrument LuFV gewonnenen Erfahrungen werden in die neue LuFV II eingebracht.

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?

Im Bundesverkehrswegeplan 2015 werden keine konkreten Ersatzmaßnahmen benannt. Es werden aber die voraussichtlich notwendigen Erhaltungsinvestitionen im Geltungszeitraum der Jahre 2015 bis 2030 abgeschätzt. Dafür erfolgt eine Fortschreibung der geplanten Ansätze der LuFV bis zum Jahr 2030. Als Grundlage für die Bewertung von Aus- und Neubaumaßnahmen im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 wird im Jahr 2030 von einem gut erhaltenen Schienennetz ausgegangen.

4. Bis wann und mit welchem Inhalt wird die Bundesregierung gemäß dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD einen Verkehrsinfrastrukturbericht bzw. einen Netzzustandsbericht vorlegen?

Es ist vorgesehen, einen Verkehrsinfrastrukturbericht gegen Mitte der laufenden 18. Legislaturperiode in zeitlicher Nähe zum Bundesverkehrswegeplan 2015 zu veröffentlichen. Dieser Bericht soll Informationen über den Zustand der Bundesverkehrswege, d. h. des vorhandenen Netzes von Schiene, Straße und Wasserstraße, liefern und Aufschluss über die finanziellen Rahmenbedingungen geben.

5. Inwieweit wird sich der Infrastrukturbericht von dem bisherigen Verkehrsinvestitionsbericht unterscheiden, und wird dieser ersetzt werden, bzw. wird es beide geben?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) berichtet jährlich im Verkehrsinvestitionsbericht über den Fortgang des Ausbaus des Schienennetzes und über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus. Gegenstand der Berichterstattung sind die im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege bzw. im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthaltenen Projekte. Berichtsgegenstand des Verkehrsinfrastrukturberichtes werden demgegenüber die vorhandenen Netze von Schiene, Straße und Wasserstraße sein. Mit Rücksicht auf den verschiedenen Berichtsgegenstand und ihren jeweiligen Umfang werden beide Berichte nicht zusammengefasst. Außerdem ist zu beachten, dass die bei-

den nachgefragten Berichte unterschiedliche Erscheinungsrhythmen haben. Die Ausbaugesetze schreiben für den Verkehrsinvestitionsbericht jährliche Berichte vor; im Koalitionsvertrag ist für den Infrastrukturbericht eine zweijährliche Herausgabe vereinbart.

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?

Die Verhandlungen zur LuFV II sind noch nicht abgeschlossen.

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)?

Zu den Fragen 7a bis 7g:

Die Durchführung von Messfahrten stellen grundsätzlich nur einen Teil des an einen Gutachter vergebenen Gesamtauftrages dar.

Zu Frage 7a:

Der Gesamtauftrag an die externe Firma enthält als wesentliche Punkte:

- Planung, Organisation und Durchführung von Messfahrten,
- Abgleich der Ergebnisse zur Plausibilitätskontrolle mit den im „Integrierten-Inspektions-System“ (IIS) der DB Netz AG enthaltenen Gleisgeometriedaten,
- Durchführung einer Systemprüfung des Weges „Erfassung der Messdaten durch Messfahrzeuge der DB Netz AG“ bis zu den im IIS bereitstehenden Daten, auf die der Bund Lesezugriff erhalten soll.
- Gegebenenfalls Auswertung von IIS-Daten, sofern die Daten als vertrauenswürdig eingestuft werden können.
- Gegebenenfalls Erarbeitung einer oder mehrerer auf den Mess-/IIS-Daten beruhenden Qualitätskennzahlen (Qkz).

Bei den Messfahrten werden auf einem repräsentativen Anteil des Schienennetzes der DB Netz AG Gleisgeometriedaten (Längs-, Querhöhe, Verwindung etc.) erhoben. Ziel ist es, die im IIS der DB Netz AG hinterlegten Netzzustandsdaten, welche die DB Netz AG mit eigenen Messzügen erhoben hat, auf Richtigkeit und Manipulierbarkeit zu untersuchen.

- b) Wie lange wird das Fahrzeug im Einsatz sein?

Das Fahrzeug hat vom 5. bis 16. Februar 2014 sowie vom 16. bis 26. Juni 2014 Messfahrten auf dem Streckennetz der DB Netz AG durchgeführt.

- c) Welche Messabschnitte wird das Fahrzeug untersucht bzw. hat es bereits untersucht, und mit welchen Ergebnissen?
- d) Welche Messwerte kann das Fahrzeug bisher vorweisen, und wie ordnet die Bundesregierung diese ein?

Die Fragen 7c und 7d werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Messfahrzeug hat ca. 5 000 km von zuvor bestimmten und für das Gesamtnetz repräsentativen Streckenabschnitten befahren. Hierbei wurden die Streckenmerkmale Geschwindigkeit/Regelinspektionsabstände und Netzzugehörigkeit (Fern- und Ballungsnetz/Regionalnetz) berücksichtigt. Die Messergebnisse der einzelnen Fahrten werden derzeit durch die beauftragte Firma ausgewertet, daher ist zum aktuellen Zeitpunkt keine Aussage zum Ergebnis möglich. Eine Einordnung der ausgewerteten Ergebnisse durch den Bund kann erst im Anschluss erfolgen.

- e) Wie erfolgten die Ausschreibung und Vergabe des Messfahrzeugs?

Die Auftragsvergabe für den Gutachter-Gesamtauftrag, der die Messfahrten einschließt, erfolgte im Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb nach § 3 Absatz 4 Buchstabe c EG VOL/A.

- f) Welche Daten zur Schieneninfrastruktur stehen dem derzeitigen Auftragnehmer für die Messfahrten durch wen zur Verfügung?

Dem Auftragnehmer des Bundes stehen die von der DB Netz AG erhobenen Streckenstammdaten (Streckeneigenschaften, Verortung etc.) und die bei den Messfahrten selbst erhobenen Zustandsdaten zur Gleisgeometrie zur Verfügung. Ebenso wurden von der DB Netz AG die historisierten IIS-Daten zur Gleisgeometrie seit dem Jahr 2011 zur Verfügung gestellt.

- g) Wie plant die Bundesregierung, mit den Ergebnissen der Messfahrten umzugehen, und wie werden diese in die Ausgestaltung der LuFV einfließen?

Die Bundesregierung beabsichtigt, eine oder mehrere auf den Messdaten zum Oberbauzustand basierende Qkz zu entwickeln. Ob dies bereits bei der LuFV II zur Anwendung kommt, bleibt den laufenden Verhandlungen vorbehalten.

- 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)?

Seit dem Jahr 2009 wurde bisher einmal eine Rückforderung auf Grundlage der LuFV wegen Zielwertverfehlungen bei den Qualitätskennzahlen durch das mit der Durchführung der Prüfung betraute Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erhoben. Das EBA hatte am 15. Oktober 2013 wegen Verfehlung des Zielwertes bei der Qualitätskennzahl Bewertung Anlagen Qualität (Qkz BAQ) der DB Station & Service AG unter Bezug auf § 17 LuFV eine Rückforderung gegen die DB AG geltend gemacht. Intensive Prüfungen des EBA hatten hier zur Aufdeckung eines systematischen Fehlers geführt und ergeben, dass der Zielwert der Qkz BAQ von 3,12 im Jahr 2010 nicht erreicht worden war (Ist-Wert 2010: 3,13). Die Zahlung in Höhe von 801 282,05 Euro ist am 30. Oktober 2013 beim EBA eingegangen.

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?

Die im Rahmen der LuFV bereitgestellten Bundesmittel entwickelten sich wie folgt:

Jahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	Ist	Ist	Ist	Ist	Ist	Soll
[Mio. €]	2 500	2 500	2 500	2 500	2 750	2 750

Zur Entwicklung der Trassen- und Stationsentgelte verweist die Bundesregierung auf den Tätigkeitsbericht 2012 der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen für den Bereich Eisenbahnen und die Stellungnahme der Bundesregierung zu diesem Bericht (Bundestagsdrucksache 18/356).

- b) Wurden die in der LuFV festgeschriebenen Zielwerte erreicht, bzw. welche wurden nicht erreicht (bitte jeweils begründen)?

Vergleiche hierzu: Jährlicher Bericht des BMVI zum Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) der Deutschen Bahn AG an den Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages; zuletzt für das Jahr 2012 übersandt am 28. Juli 2014. Hieraus der betreffende Auszug:

„Die Ist-Werte für das Berichtsjahr 2012 nach Prüfung durch das EBA sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst. Für alle Angaben ergibt sich, dass die DB AG und die EIU ihre Verpflichtungen aus der LuFV hinsichtlich der nachzuweisenden Finanzierungsbeiträge sowie der vereinbarten Qualitätszielsetzungen für das Berichtsjahr 2012 erfüllt haben.

sanktionsbewehrte Qkz		2008	2009 ⁽²⁾	2010 ⁽²⁾	2011 ⁽²⁾	2012 ⁽²⁾	2013 ⁽⁴⁾
ThFzv [min]	Gesamtnetz (Ziel)	–	2 843	2 841	2 840	2 839	2 645
	Gesamtnetz (Ist)	2 845 ⁽¹⁾	2 763	2 594	2 601	2 496	2 544
	FuB (Ziel)	–	777	775	774	773	771
	FuB (Ist)	779 ⁽¹⁾	700	591	565	513	647
	RegN (Ziel)	–	2 076	2 076	2 076	2 076	2 076
	RegN (Ist)	2 076 ⁽¹⁾	2 073	2 013	2 047	1 993	1 907
AnzI [Stück]	(Ziel)	–	–	1 758	1 719	1 677	1 644
	(Ist)	–	1 778 ⁽¹⁾	1 687	1 607	1 515	1 394
Funktionalität Bahnsteige [Punkte]	DB St&S (Ziel)		22 328	22 445	22 663	22 829	22 945
	DB St&S (Ist)	22 212 ⁽¹⁾	22 426	22 712	22 930	23 216	23 499
	RNI (Ziel)		397	401	403	407	410
	RNI (Ist)	395 ⁽¹⁾	408	408	413	423	424
BAQ [Note]	DB St&S (Ziel)	–	–	3,12	3,10	3,08	3,06
	DB St&S (Ist)	–	3,14 ⁽¹⁾	3,13	3,07	3,05	3,03
	RNI (Ziel)	–	–	3,47	3,41	3,36	3,31
	RNI (Ist)	–	3,52 ⁽¹⁾	3,44	3,17	3,28	3,25

sanktionsbewehrte Qkz		2008	2009 ⁽²⁾	2010 ⁽²⁾	2011 ⁽²⁾	2012 ⁽²⁾	2013 ⁽⁴⁾
Defizitenergie [%]	(Ziel)	–	99,85	99,85	99,85	99,85	99,85
	(Ist)	–	99,98	99,985	99,912	99,927	99,99
Mindest-Ersatz [Mio. €]	(Ziel)	–	2 500	2 500	2 500	2 500	2 750
	(Ist) ⁽³⁾	–	2 958	2 942	2 904	3 077	3 297
Mindest-IH [Mio. €]	(Ziel)	–	1 250	1 000	1 000	1 000	1 100
	(Ist) ⁽³⁾	–	1 374	1 457	1 436	1 475	1 497

(1) = Basiswert

(2) Vom EBA geprüfte Ist-Werte zur Vertragserfüllung LuFV [soweit nicht Fußnote (3) gilt]

(3) Werte aus dem Testat des Infrastrukturwirtschaftsprüfers (IWP)

(4) Von der DB AG per 30. April 2014 gemeldete Ist-Werte (d. h. noch ungeprüft). Zielwerte inkl. 2. Nachtrag LuFV/Umschichtungsvereinbarung“

Ausführliche Kommentierungen können in dem jeweiligen Jahresbericht nachgelesen werden. Eine Verletzung der Zielwerte der LuFV wurde bisher einmal festgestellt; hierzu wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

- 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?

Die Vertragsparteien haben die Verhandlungen hierzu noch nicht abgeschlossen.

10. Inwieweit wird das geplante Eisenbahnregulierungsgesetz durch die Neuregelung der LuFV beeinflusst?

Das Eisenbahnregulierungsgesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und somit europarechtlicher Vorgaben. Rechtliche Rahmenbedingungen sind seitens der Vertragspartner der LuFV zu beachten.

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?

Nein.

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?

Die Fragen 12 bis 16 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß § 8 Absatz 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) sind 20 vom Hundert der gesamten Mittel des Bundes nach dem BSWAG für Investitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) dienen, zu verwenden. Die Deutsche Bahn AG hat die damit verbundenen Maßnahmen mit dem jeweiligen Bundesland „abzustimmen“. Wie diese Abstimmung konkret zu geschehen hat, lässt das BSWAG offen. Nähere Regelungen dazu sind in der aktuell gültigen LuFV, Anlage 8.7, getroffen.

Die darin vereinbarte Summe von insgesamt 920 Mio. Euro und die Quotierung auf die einzelnen Bundesländer hat ihren Ursprung in der Quotierung der Regionalisierungsmittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG), die bereits in der diesbezüglichen Vorgängervereinbarung zur LuFV, der Sammelvereinbarung 5/1995, ihren Niederschlag fand. Auf die Quotierung der Regionalisierungsmittel erfolgte seinerzeit ein gesamthafter Aufschlag von 28,9 Prozent für alle neuen Bundesländer zur Beseitigung der „Investiven Altlasten“ und ein daraus resultierender Abschlag für alle alten Bundesländer von 11,1 Prozent. Weitere Infrastruktur- und Verkehrsparameter sind nicht eingeflossen.

Bei der Überprüfung der Länderquoten zur neuen LuFV werden im Wesentlichen folgende Eingangsparameter und Gewichtungen bei der Neubemessung Berücksichtigung finden:

- Relevanter Infrastrukturbestand für den SPNV in den Ländern: 40 Prozent des Streckennetzes und 5 Prozent der Verkehrsstationen;
- Infrastrukturnutzung durch den SPNV in den Ländern: 30 Prozent der Trassenkilometer auf SPNV-Streckennetz, 5 Prozent der Verkehrshalte an Verkehrsstationen, 10 Prozent der Ein-/Aus-/Umsteiger an Verkehrsstationen;
- SPNV-Perspektive: 10 Prozent Prognose der Länder für Mehrbestellungen (Veränderungen Trassenkilometer 2015 bis 2019).

Nach einer ersten überschlägigen Erörterung der Neuquotierung im Arbeitskreis Bahnpolitik hatten die Bundesländer seit Oktober 2012 Gelegenheit, ihre Vorstellungen in den Prozess der Neuquotierung einzubringen. Die eingegangenen Vorschläge werden derzeit mit der DB AG in die Verhandlungen zur LuFV II einbezogen. Die Neufestsetzung der Länderquoten wird sich dabei nur an objektiv messbaren Eingangsparametern orientieren. Die Verhandlungen zur LuFV II sind noch nicht abgeschlossen.

