

Beschlussempfehlung und Bericht

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

- a) zu dem Antrag der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/11123 –

Bahninfrastruktur in Deutschland nachhaltig verbessern – Empfehlungen des Bundesrechnungshofes zur Bahninfrastrukturfinanzierung beachten

- b) zu dem Antrag der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Dr. Christian Jung, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/11110 –

Qualität des Schienennetzes effektiv verbessern – Ausgabe von Steuermitteln besser kontrollieren

- c) zu dem Antrag der Abgeordneten Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/10638 –

Gute Schienenwege braucht das Land – Erhaltung des Schienennetzes bedarfsgerecht finanzieren

A. Problem

Zu a)

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, die vom Bundesrechnungshof identifizierten Schwachstellen der Bahninfrastrukturfinanzierung umgehend zu beseitigen und der Empfehlung des Bundesrechnungshofes nachzukommen, die Beseitigung der bekannten Schwachstellen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) nicht bis zum Jahr 2025 aufzuschieben, sondern Verbesserungen bereits mit der LuFV III umzusetzen. Soweit durchgreifende Verbesserungen mit der Systematik der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen nicht erreichbar seien, solle das System der Bahninfrastrukturfinanzierung gemäß dem Antrag insgesamt umgestellt werden.

Zu b)

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, im Rahmen der aktuellen Verhandlungen zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III mit der Deutschen Bahn AG die sanktionsbewehrten 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. Weiterhin fordert der Antrag, die im Bundesverkehrswegeplan identifizierten Knotenpunkte aufgrund ihrer überproportionalen Inanspruchnahme als Sanierungsgegenstand explizit in die Vereinbarung mit aufzunehmen; die Durchführung regelmäßiger Kontrollen der eingesetzten Bundesmittel auf ihre Wirtschaftlichkeit während der Laufzeit der LuFV III zu vereinbaren; die Finanzierungslasten bei Instandsetzung und Ersatzinvestitionen so neu zu gestalten, dass die Fehlanreize zur Vernachlässigung der Instandsetzung beendet werden; effektive Sanktionen zu implementieren, ein Rückforderungsregime bei nicht wirtschaftlich eingesetzten Bundesmitteln zu etablieren, das unabhängig von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit greift; die LuFV so zu gestalten, dass das Bundesverkehrsministerium eine den Anforderungen des § 7 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) entsprechende Erfolgskontrolle durchführen kann und dem Eisenbahnbundesamt sowie dem Bundesverkehrsministerium mehr Kontrollbefugnisse hinsichtlich der Datenlage zur Netzqualität einzuräumen.

Zu c)

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, umgehend dafür zu sorgen, dass die vom Bund und der DB AG beauftragten Gutachten zum Sanierungsrückstand und künftigen Bedarf für Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz veröffentlicht werden, die Mittelausstattung der LuFV III auf Basis des gutachterlich erkannten Sanierungsrückstands sowie Erhaltungsbedarfs der Eisenbahninfrastruktur festzulegen, die Anforderungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und SPNV-Aufgabenträger an kapazitätsschonendes Bauen im Netz vollumfänglich zu berücksichtigen und bei der Mittelausstattung abzubilden, sowie im Zuge der Verhandlungen zur LuFV III aussagekräftige, sanktionsbewehrte Qualitätskennzahlen festzulegen. Weiterhin wird in dem Antrag gefordert, dafür zu sorgen, dass Fehlanreize zur Vernachlässigung der Instandhaltung beseitigt werden und dass bei Nichteinhalten der vereinbarten Qualitätskennzahlen der LuFV III wirksame Sanktionen greifen. Zudem fordert er, eine belastbare, aussagekräftige und sanktionsbewehrte Kennzahl zum Zustand aller Eisenbahnbrücken einzuführen, Boni für die Vorstände der Infrastruktursparten der DB AG maßgeblich an die Verbesserung des

Infrastrukturzustandes zu koppeln, zur Überprüfung der Wirksamkeit und Effizienz der LuFV III einen wirksamen Kontrollmechanismus einzuführen, die Bahninfrastruktur der DB AG künftig ohne Gewinnerzielungsabsichten zu betreiben und instand zu halten, die DB-Infrastrukturgesellschaften im Bereich „Fahrweg“, „Personenbahnhöfe“ und „Energie“ in einer Gesellschaft zusammenzuführen und in einem weiteren Schritt die Netzsparte aus dem DB-Konzern herauszulösen und in eine bundeseigene Gesellschaft zu überführen, die keine Gewinnerzielungsabsichten verfolgt.

B. Lösung

Zu a)

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/11123 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD.

Zu b)

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/11110 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Zu c)

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/10638 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

C. Alternativen

Zu a)

Annahme des Antrags.

Zu b)

Annahme des Antrags.

Zu c)

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Antrag auf Drucksache 19/11123 abzulehnen.
- b) den Antrag auf Drucksache 19/11110 abzulehnen.
- c) den Antrag auf Drucksache 19/10638 abzulehnen.

Berlin, den 13. November 2019

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Michael Donth
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Michael Donth

I. Überweisung

Zu a)

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf Drucksache **19/11123** in seiner 107. Sitzung am 27. Juni 2019 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Beratung überwiesen.

Zu b)

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf Drucksache **19/11110** in seiner 107. Sitzung am 27. Juni 2019 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

Zu c)

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf Drucksache **19/10638** in seiner 107. Sitzung am 27. Juni 2019 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu a)

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, die vom Bundesrechnungshof identifizierten Schwachstellen der Bahninfrastrukturfinanzierung umgehend zu beseitigen und der Empfehlung des Bundesrechnungshofes nachzukommen, die Beseitigung der bekannten Schwachstellen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) nicht bis zum Jahr 2025 aufzuschieben, sondern Verbesserungen bereits mit der LuFV III umzusetzen. Soweit durchgreifende Verbesserungen mit der Systematik der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen nicht erreichbar seien, solle das System der Bahninfrastrukturfinanzierung gemäß dem Antrag insgesamt umgestellt werden.

Zu b)

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, im Rahmen der aktuellen Verhandlungen zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III mit der Deutschen Bahn AG die sanktionsbewehrten 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. Weiterhin fordert der Antrag, die im Bundesverkehrswegeplan identifizierten Knotenpunkte aufgrund ihrer überproportionalen Inanspruchnahme als Sanierungsgegenstand explizit in die Vereinbarung mit aufzunehmen; die Durchführung regelmäßiger Kontrollen der eingesetzten Bundesmittel auf ihre Wirtschaftlichkeit während der Laufzeit der LuFV III zu vereinbaren; die Finanzierungslasten bei Instandsetzung und Ersatzinvestitionen so neu zu gestalten, dass die Fehlanreize zur Vernachlässigung der Instandsetzung beendet werden; effektive Sanktionen zu implementieren, ein Rückforderungsregime bei nicht wirtschaftlich eingesetzten Bundesmitteln zu etablieren, das unabhängig von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit greift; die LuFV so zu gestalten, dass das Bundesverkehrsministerium eine den Anforderungen des § 7 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) entsprechende Erfolgskontrolle durchführen kann und dem Eisenbahnbundesausschuss sowie dem Bundesverkehrsministerium mehr Kontrollbefugnisse hinsichtlich der Datenlage zur Netzqualität einzuräumen.

Zu c)

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, umgehend dafür zu sorgen, dass die vom Bund und der DB AG beauftragten Gutachten zum Sanierungsrückstand und künftigen Bedarf für Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz veröffentlicht werden, die Mittelausstattung der LuFV III auf Basis des gutachterlich erkannten Sanierungsrückstands sowie Erhaltungsbedarfs der Eisenbahninfrastruktur festzulegen, die Anforderungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und SPNV-Aufgabenträger an kapazitätsschonendes Bauen im Netz vollumfänglich zu berücksichtigen und bei der Mittelausstattung abzubilden sowie im Zuge der Verhandlungen zur LuFV III aussagekräftige, sanktionsbewehrte Qualitätskennzahlen festzulegen. Weiterhin wird in dem Antrag gefordert, dafür zu sorgen, dass Fehlanreize zur Vernachlässigung der Instandhaltung beseitigt werden und dass bei Nichteinhalten der vereinbarten Qualitätskennzahlen der LuFV III wirksame Sanktionen greifen. Zudem fordert er, eine belastbare, aussagekräftige und sanktionsbewehrte Kennzahl zum Zustand aller Eisenbahnbrücken einzuführen, Boni für die Vorstände der Infrastruktursparten der DB AG maßgeblich an die Verbesserung des Infrastrukturzustandes zu koppeln, zur Überprüfung der Wirksamkeit und Effizienz der LuFV III einen wirksamen Kontrollmechanismus einzuführen, die Bahninfrastruktur der DB AG künftig ohne Gewinnerzielungsabsichten zu betreiben und instand zu halten, die DB-Infrastrukturgesellschaften im Bereich „Fahrweg“, „Personenbahnhöfe“ und „Energie“ in einer Gesellschaft zusammenzuführen und in einem weiteren Schritt die Netzsparte aus dem DB-Konzern herauszulösen und in eine bundeseigene Gesellschaft zu überführen, die keine Gewinnerzielungsabsichten verfolgt.

III. Stellungnahme der mitberatenden Ausschüsse

Zu b)

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 19/11110 in seiner 49. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Zu c)

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Antrag auf Drucksache 19/10638 in seiner 52. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Antrag in seiner 53. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 49. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat zu den drei Anträgen in seiner 49. Sitzung am 25. September 2019 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. Diese hat er in seiner 52. Sitzung am 16. Oktober 2019 durchgeführt. An der Anhörung nahmen als Sachverständige teil: Prof. Dr. Christian Böttger von der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Berlin; Dr. Joachim Dannenbaum, Wirtschaftsprüfer, Mazars GmbH und Co. KG; Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene e.V.; Dr. Martin Henke, Geschäftsführer für den Bereich Eisenbahnverkehr im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV); Gerald Hörster, Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes; Alexander Kirchner, Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft

(EVG); Romy Moebus, Leiterin der Abteilung Verkehr und Infrastruktur beim Bundesrechnungshof und Frank Sennhenn, Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG. Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf das – auch im Internet veröffentlichte – Wortprotokoll der 52. Sitzung verwiesen, welchem auch von den Sachverständigen eingereichte schriftliche Stellungnahmen beigelegt sind.

In seiner 56. Sitzung am 13. November 2019 hat der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur die Anträge abschließend beraten. Gemeinsam mit den drei Anträgen wurde über den Tagesordnungspunkt „Fortschreibung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DB - Entscheidung über eine Zustimmung zum Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III)“ beraten. Der Entwurf einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) ist als Ausschussdrucksache 19(15)269 verteilt worden.

Die **Fraktion der CDU/CSU** stellte fest, ein Teil der in den Anträgen enthaltenen Forderungen sei bereits in den Entwurf der LuFV III eingeflossen, etwa in Bezug auf die Qualitätsziele, die Erhöhung der Pönnen, die Erhöhung der zur Verfügung gestellten Mittel, kundenfreundliches Bauen, den Abbau des Nachholbedarfs bei der Sanierung der Infrastruktur und die Stärkung der Regionalnetze. Auch Qualitätskennzahlen für Brücken und die Funktionalität der Bahnsteige seien in die LuFV aufgenommen worden. Die Themen Gleislage, weitreichende Barrierefreiheit und Substanzwert seien dort ebenfalls berücksichtigt. Sie hob hervor, dass auch die Vertreterin des Bundesrechnungshofes die zehnjährige Laufzeit der LuFV bei der Anhörung positiv bewertet habe, weil sie der DB und der Bauwirtschaft Planungssicherheit gebe. Dazu stehe aber der Vorschlag des Bundesrechnungshofes, dass in dem Vertrag alle zwei Jahre eine Überprüfung und gegebenenfalls eine Umsteuerung vorgesehen werden solle, in einem nicht aufgelösten Widerspruch. Weiter führte sie in Bezug auf die Anhörung aus, die Umsetzung der dort erhobenen Forderung der Allianz pro Schiene e.V., die gegebenen erheblichen Baupreissteigerungen durch zusätzliche Mittel auszugleichen, würde lediglich zu einer weiteren Steigerung der Baupreise führen, aber keine positiven Effekte bewirken. Zudem würden nicht nur 86 Milliarden Euro im Rahmen der LuFV zur Verfügung gestellt, sondern es gebe auch weitere enorme Aufwüchse bei den Mitteln für die Schiene (Regionalisierungsmittel, GVFG-Mittel, Bahnhöfe-Programm). Die resultierenden Baumaßnahmen müsse man erst einmal bewältigen, ohne den Schienenbetrieb dabei lahmzulegen. Insgesamt komme man mit der LuFV III dem Ziel, die Qualität der Bahn zu verbessern, einen guten Schritt näher. Die Oppositionsanträge seien entbehrlich, weil darin enthaltene berechnigte Forderungen bereits in den Entwurf der LuFV III eingeflossen seien.

Die **Fraktion der SPD** bestritt Vorwürfe, dass für die DB Anreize bestünden, vom Bund bereitgestellte Mittel zweckwidrig einzusetzen. Sie konstatierte, dass sich die DB mit einem solchen Verhalten nur selbst schaden würde. Zum Teil sei es im Gegenteil so, dass die DB zu billig baue, um möglichst viel sanieren zu können bzw. um der geltenden LuFV II zu genügen, die ein möglichst preisgünstiges Bauen fordere. Es wirke sich etwa im Hinblick auf kundenschonendes Bauen negativ aus, wenn aus Ersparnisgründen z. B. auf Nachtzuschläge und den Einbau von Bauweichen verzichtet werde. Daher schreibe die neue LuFV III vor, dass auch kundenschonend zu bauen sei, wofür der Bund zusätzliche Mittel bereitstelle. Wenn der DB vorgeworfen werde, dass sie zu wenig baue, sei dem entgegenzuhalten, dass die DB zeitweilig 1000 Baustellen unterhalten habe, um die Mittel verausgaben zu können, und dass die Funktionsfähigkeit des Netzes erheblich beeinträchtigt habe. Es sei unzutreffend, dass der Substanzwert des Netzes nicht ermittelt werden könne; dies tue die Bahn fortlaufend und priorisiere auf dieser Grundlage ihre Maßnahmen. Die Forderung, dass es mehr Transparenz geben solle, unterstütze sie. Seitens der DB sei festgestellt worden, dass die LuFV II nur geeignet gewesen sei, erst am Ende ihrer Laufzeit einen weiteren Substanzverlust bei der Infrastruktur aufzuhalten und dass sie mit der LuFV III erstmals in der Lage sein werde, mit dem Abbau des Rückstaus bei der Infrastrukturerhaltung zu beginnen. Mit der LuFV III beginne man nun also mit der nachholenden Sanierung. Sie vertrat die Auffassung, die Kontrolle der Umsetzung der LuFV III sei durch eine Output-Kontrolle gewährleistet. Sie hob hervor, dass von den 83 Forderungen des Rechnungsprüfungsausschusses 80 in der LuFV III berücksichtigt seien. In der LuFV III gebe es auch ein klares Regime zur Brückensanierung; es sei festgelegt wie viele und welche Brücken während der Laufzeit der LuFV III zu sanieren seien.

Die **Fraktion der AfD** führte aus, dem Antrag der FDP-Fraktion werde sie zustimmen, da er auch aus ihrer Sicht genau in die richtige Richtung gehe. Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beinhalte viele richtige Forderungen. Deren Forderung nach einer Herauslösung der Infrastruktur aus dem DB-Konzern könne sie jedoch nicht mittragen; dazu seien erst weitere Beratungen erforderlich. Der in dem Antrag erhobenen Forderung nach einer Verkehrswende liege ein dirigistischer Ansatz zugrunde, weshalb sie ihn ablehne. In Bezug auf die LuFV III erkenne sie an, dass es viele Verbesserungen im Detail gebe, etwa durch neue Qualitätskennzahlen.

Jedoch gebe es auch Punkte, bei denen man mit dem Erreichten nicht zufrieden sein könne. Die LuFV sei mittlerweile sehr komplex, was nicht zur Transparenz beitrage. Zudem bleibe die Frage offen, ob nicht auch für die nichtbundeseigene Eisenbahninfrastruktur ein ähnliches Förderszenario eingeführt werden müsse. Weiterhin sei zu überlegen, ob ein Infrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild eine Lösung sei. Obwohl eine Reihe von Problemen bei der LuFV noch nicht gelöst sei, wie dies auch ein Bericht des Bundesrechnungshofes belege, wolle die Bundesregierung die Regelungen der LuFV nun für 10 Jahre festschreiben. So räume auch das BMVI ein, dass sich die Qualitätskennzahl für den Substanzwert nicht so eindeutig ermitteln lasse, dass man sie pönalisieren könnte. Die Ermittlung des Substanzwerts der Infrastruktur stelle aber derzeit das größte Problem dar. Obwohl dafür erforderliche Verfahren fehlten, wolle man sich für 10 Jahre binden. Daher könne sie dem Entwurf der LuFV III nicht zustimmen. Sie plädiere dafür, die Mittel für die LuFV haushaltsrechtlich zu sperren und sie nur sukzessive freizugeben. Die geplanten Kaitalerhöhungen bei der DB, bei denen nicht gesichert sei, dass sie nicht für wettbewerbsrelevante Bereiche genutzt würden, solle man noch einmal überprüfen.

Die **Fraktion der FDP** stellte fest, positiv sei festzuhalten, dass die Unzulänglichkeit der Mittelausstattung der LuFV, wodurch sich der Netzzustand verschlechtert habe, erkannt worden sei. Auch die geplante Laufzeit der LuFV III von 10 Jahren und das Aufgreifen des Themas „kundenfreundliches Bauen“ seien grundsätzlich zu begrüßen. Unterschiedliche Auffassungen gebe es aber – wie dies auch die Anhörung gezeigt habe – bei der Frage der Qualitätskennziffern. Nach ihrer Auffassung bilde das bisherige System der Qualitätskennziffern den Zustand und die Entwicklung des Netzes nicht hinreichend ab. Daher plädiere sie dafür, eine sanktionsbewehrte Qualitätskennziffer für die Substanz des Netzes in die LuFV III aufzunehmen. Dazu müsse man nicht jede Anlage prüfen, sondern könne aus der Gesamtheit von Anlagen in vergleichbaren Kategorien Stichproben ziehen. Kritisch sehe man, dass im Entwurf der LuFV III überhaupt keine Möglichkeit zum Nachsteuern vorgesehen sei. Es gehe hier aber um sehr viel Steuergeld und um einen sehr langen Zeitraum. Vor diesem Hintergrund sei es negativ zu bewerten, dass man über 10 Jahre „auf Gedeih und Verderb“ an das gebunden sei, was jetzt festgelegt werde. Die festgelegten Dividenden sowie die vorgesehene Eigenkapitalerhöhung würden Druck in Richtung auf eine Erhöhung der Trassenpreise entfalten. Eine Steigerung der Trassenpreise könne die positiven Effekte, die man sich von der LuFV III erhoffe, aber konterkarieren.

Die **Fraktion DIE LINKE.** kündigte an, den Antrag der AfD-Fraktion abzulehnen, weil dieser zwar Kritikpunkte des Bundesrechnungshofes aufgreife, er aber von seiner Grundausrichtung her ihren eigenen Anliegen in Bezug auf die Bahn entgegenstehe. Sie selbst strebe eine Erhöhung der Mittel für die Bahn sowie deren Ausbau als Alternative zur Straße an. Die Fraktion der AfD wolle hingegen letztlich weniger Bahn. Dem Antrag der FDP-Fraktion könne sie hingegen zustimmen und sie begrüße, dass es auch mit der von der FDP vorgetragenen Argumentation weitgehende Übereinstimmung gebe. Auch sie sehe es als sehr wichtig an, dass es bei der LuFV III Möglichkeiten zur Nachsteuerung gebe. Auch unabhängige Kontrollen und Transparenz seien für sie wichtige Anliegen in Bezug auf die LuFV III. Die vorgesehenen Dividendenzahlungen der Bahn verstärkten den Druck, Gewinne auch aus dem Netz zu ziehen. Bei dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gebe es viele richtige Punkte. Wenn der Antrag aber eine Trennung von Netz und Betrieb fordere, stehe das in einem grundlegenden Widerspruch zu ihrer eigenen Haltung in dieser Frage. Sie sehe eine solche Trennung als falsch an, weil die Bahn als ein Gesamtsystem funktioniere. Allerdings sei es notwendig, zumindest die Infrastruktur von der Forderung nach einer Gewinnerzielung zu befreien. Sie wies darauf hin, dass von Bahnexperten unterschiedlicher politischer Ausrichtung zunehmend eine Bahnreform 2.0 gefordert werde, welche die Fehler der Bahnreform von 1994 behebe. Ein zentraler Fehler der seinerzeitigen Bahnreform sei die Gewinnausrichtung der Deutschen Bahn als Aktiengesellschaft gewesen. Gerade wenn einem Unternehmen so viel Steuergeld zur Verfügung gestellt werde, wie es unter anderem mit der LuFV III nun geschehe, müsse dieses Unternehmen aber nach volkswirtschaftlichen Kriterien und nach Kriterien des Allgemeinwohls wirtschaften.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** bemerkte, der AfD-Antrag wolle der Bahn keine zusätzlichen Mittel zur Verfügung stellen. Sie selbst vertrete diesbezüglich eine grundlegend andere Auffassung. Der Antrag der FDP-Fraktion beinhalte zwar gute Ansätze, lasse aber bei wichtigen Fragen klare Festlegungen vermissen. Sie betonte, sie selbst sehe eine Zusammenlegung der Infrastruktursparten als dringend notwendig an, um die Voraussetzungen für eine leistungsfähige Bahn zu schaffen. Der Auffassung, dass sich ihr Antrag erledigt habe, weil die darin enthaltenen Forderungen bereits umgesetzt worden seien; widerspreche sie entschieden; davon sei man leider noch weit entfernt. Eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit Output-Orientierung halte sie grundsätzlich für richtig. Bei einem solchen Ansatz sei es aber wichtig, dass die Qualitätskriterien korrekt gewählt seien und man aus den bisherigen Erfahrungen die richtigen Konsequenzen ziehe. Dem werde aber in der LuFV III

nicht ausreichend Rechnung getragen. Im Hinblick auf Planungssicherheit für alle Beteiligten sei eine Verlängerung der Laufzeit auf 10 Jahre richtig. Umso wesentlicher sei es aber, dass die Strukturen der LuFV III gewährleisten, dass die Mittel an den richtigen Stellen eingesetzt würden. Sie betonte, dass Handlungsbedarf bestehe, zeige sich daran, dass das Durchschnittsalter der Bahninfrastruktur trotz zusätzlicher Mittel gestiegen sei und vorgesehene Sanktionen kaum Wirkung gezeigt hätten. Zudem seien die Sanktionsmechanismen zu hinterfragen, denn bei einer schlechten Infrastruktur noch Geld zu entziehen, sei problematisch. Sie plädiere dafür, hier Bonuszahlungen einzubeziehen, um Anreize für den Vorstand zu schaffen. Insgesamt sehe sie das Instrument der LuFV positiv, aber die bestehenden Konstruktionsmängel würden durch den vorliegenden Entwurf nicht beseitigt.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/11123. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt er die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/11110. Die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/10638 empfiehlt er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

Berlin, den 13. November 2019

Michael Donth
Berichterstatler

