

## Antrag

der Abgeordneten Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Cem Özdemir, Daniela Wagner, Lisa Badum, Harald Ebner, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Claudia Müller, Dr. Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

### Gute Schienenwege braucht das Land – Erhaltung des Schienennetzes bedarfsgerecht finanzieren

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Klimabilanz im Verkehrssektor ist katastrophal. Um die Klimaziele von Paris zu erreichen, müssen die klimaschädlichen Emissionen im Verkehrssektor effizient und schnell gesenkt werden. Wir brauchen eine umfassende und zügige Verkehrswende.

Die Bahn als umwelt- und klimafreundlicher Verkehrsträger ist das Rückgrat der Verkehrswende. Neben dem Aus- und Neubau von Schienenwegen kommt daher dem Erhalt des bestehenden Streckennetzes eine tragende Rolle zu. Die Qualität der Angebote auf der Schiene und damit ihre Attraktivität gegenüber dem Pkw und Flugzeug hängen entscheidend vom Zustand der Bahninfrastruktur ab. Viele Verspätungen entstehen, weil sich das Netz in einem schlechten Zustand befindet. Das ist die Folge einer völlig verfehlten Bahnpolitik. 10 Jahre CSU-Führung im Verkehrsministerium und eine fortwährende Priorisierung des Verkehrsträgers Straße haben hier deutliche Spuren hinterlassen.

Für den Erhalt des bestehenden Schienennetzes hat der Bund mit der Deutschen Bahn AG die sogenannte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) abgeschlossen. Der Bund stellt für Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz in der LuFV II im Durchschnitt jährlich 3,5 Milliarden Euro zur Verfügung.

Mit dem Abschluss der ersten LuFV im Jahr 2009 beendete der Bund das bis dahin praktizierte System aus einer Vielzahl von Sammel- und Einzelfinanzierungsvereinbarungen. Stattdessen wird mit der LuFV ein gesamthafter Ansatz verfolgt, bei dem der Bund über einen Zeitraum von bisher fünf Jahren Mittel zur Verfügung stellt und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes auf die Sicherstellung eines definierten Netzzustands verpflichtet. Damit soll im Bereich der Bestandsnetzinvestitionen das Prinzip der Outputkontrolle angewendet werden.

In der Praxis zeigen sich aber auch nach zwei LuFV-Perioden gravierende Mängel. Zuletzt hat der Bundesrechnungshof im Dezember 2018 deutlich darauf aufmerksam gemacht.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der Bundesrechnungshof hat dabei die unzureichenden Informationen über den Netzzustand, fehlende Kontrolle der Mittelverwendung, Fehlanreize bei der Instandhaltung, mangelnde Wirksamkeit der Sanktionen sowie die fehlende Erfolgskontrolle angeprangert. Der Investitionsstau nimmt trotz gestiegener Bundeszuschüsse stetig zu. Die DB Netz AG prognostiziert seit 2013 fortwährend, dass mit Anhebung und Verstetigung der Investitionsmittel ein Rückgang des Sanierungsstaus zu erwarten sei – dieser ist bis heute nicht eingetreten. Im Gegenteil: Der Nachholbedarf ist angewachsen. Dies geht vor allem auf das hohe Anlagenalter zahlreicher Brückenbauwerke und weiterer abgängiger Teile der Eisenbahninfrastruktur zurück. Über diesen Substanzverzehr im Netz hat die DB AG bisher keine umfassende Transparenz hergestellt. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, der nicht weiter aufgeschoben werden darf.

Insbesondere die Fehlanreize in Bezug auf die Mittelverwendung für Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen müssen abgestellt werden. Im Moment ist die LuFV so „gestrickt“, dass es für die Deutsche Bahn wirtschaftlicher ist, Infrastrukturteile verfallen zu lassen bis eine komplette Ersatzinvestition notwendig ist. Die Erhaltung muss die DB hingegen aus ihren Eigenmitteln bestreiten. Die Ersatzinvestition kann sie aus Steuermitteln finanzieren. In der Folge wird die Infrastruktur in Teilen auf Verschleiß gefahren.

Die derzeit gültige LuFV II läuft Ende 2019 aus, weshalb Bund und Deutsche Bahn AG Ende 2018 Verhandlungen über die LuFV III aufgenommen haben. Damit besteht die Möglichkeit, die Schwächen der LuFV abzustellen. Der Bund muss seiner Verantwortung als Alleineigentümer der DB AG endlich gerecht werden und seine Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit entsprechenden Zielvorgaben steuern.

Dazu gehört auch die Beendigung der Intransparenz beim Zustand des Schienennetzes des Bundes. Denn es besteht bis heute Unklarheit über das tatsächliche Ausmaß des Sanierungsrückstands im Streckennetz der DB AG, da der Bund zwar Ende 2018 Verhandlungen über die LuFV III aufgenommen hat, aber es bis heute verabsäumt hat, dem Bundestag belastbare Informationen über den tatsächlichen Zustand des Netzes zuzuleiten. Entsprechende Gutachten dazu sind dem Vernehmen nach von der Bundesregierung beauftragt worden, ihre Ergebnisse hat die Bundesregierung aber weder veröffentlicht, noch auf zahlreiche parlamentarische Fragen zu diesem Thema geantwortet.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. 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 und damit auf dieser Basis der Zustand des deutschen Schienennetzes umfassend beurteilt werden kann,
2. die Mittelausstattung der LuFV III auf Basis des gutachterlich erkannten Sanierungsrückstands sowie Erhaltungsbedarfs der Eisenbahninfrastruktur festzulegen und zwar unter der Maßgabe, dass der Sanierungsrückstand im Streckennetz der Deutschen Bahn innerhalb der Laufzeit der LuFV III zu großen Teilen beseitigt werden kann,
3. die Anforderungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und SPNV-Aufgabenträger an kapazitätsschonendes Bauen im Netz vollumfänglich zu berücksichtigen und bei der Mittelausstattung abzubilden,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

4. im Zuge der Verhandlungen zur LuFV III aussagekräftige, sanktionsbewehrte Qualitätskennzahlen festzulegen, die den tatsächlichen Zustand der Bahninfrastruktur widerspiegeln und hierbei die Hinweise des Bundesrechnungshofes zu berücksichtigen,
5. in diesem Zusammenhang dafür zu sorgen, dass Fehlanreize zur Vernachlässigung der Instandhaltung beseitigt werden,
6. dass bei Nichteinhalten der vereinbarten Qualitätskennzahlen der LuFV III wirksame Sanktionen greifen,
7. eine belastbare, aussagekräftige und sanktionsbewehrte Kennzahl zum Zustand aller Eisenbahnbrücken einzuführen, um langfristigen Substanzverzehr zu verhindern,
8. die Boni für die Vorstände der Infrastruktursparten der DB AG maßgeblich an die Verbesserung des Infrastrukturzustandes zu koppeln,
9. zur Überprüfung der Wirksamkeit und Effizienz der LuFV III einen wirksamen Kontrollmechanismus einzuführen, der außerdem eine stichprobenhafte Kontrolle des Einsatzes der Bundesmittel beinhaltet,
10. die Bahninfrastruktur der DB AG künftig ohne Gewinnerzielungsabsichten zu betreiben und instand zu halten,
11. in einem ersten Schritt die DB-Infrastrukturgesellschaften im Bereich „Fahrweg“, „Personenbahnhöfe“ und „Energie“ in einer Gesellschaft zusammenzuführen,
12. in einem weiteren Schritt die Netzsparte aus dem DB-Konzern herauszulösen und in eine bundeseigene Gesellschaft zu überführen, die keine Gewinnerzielungsabsichten verfolgt.

Berlin, den 4. Juni 2019

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.