

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Bundesrechnungshofbericht zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) – Qualitätsmängel bei der Schieneninfrastruktur**

Der Bundesrechnungshof (BRH) hat sich in einem Bericht über die Ziele des Bundes bei den Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG über die dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) mit dem bestehenden Zustand im Schienennetz befasst. Der Bundesrechnungshof spricht in seinem Bericht von schwerwiegenden Mängeln. Diese gelte es jetzt abzustellen, und nicht erst 2025 bei Verhandlungen zu einer möglichen vierten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Die Eisenbahninfrastruktur wurde – so der Bundesrechnungshof – jahrelang auf Verschleiß gefahren. Sie sei in einem schlechten Zustand, der Investitionsstau wachse. Bei ihrem Erhalt laufe vieles schief. Wie die Tochtergesellschaften der DB AG die Milliardenzuschüsse des Bundes für den Erhalt der Bahninfrastruktur einsetzen, wisse das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nach Angaben des Bundesrechnungshofs nicht. Ändern wolle das BMVI daran derzeit nichts, schreibt der Bundesrechnungshof in einer Pressemeldung zum Bericht ([www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/sonderberichte/bahn/pressemitteilung](http://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/sonderberichte/bahn/pressemitteilung)). Die Kritikpunkte des Bundesrechnungshofes werfen eine Reihe von Fragen auf.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung den vorliegenden Bericht des Bundesrechnungshofes insgesamt?
2. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf der schwerwiegenden Mängel im System der LuFV?
3. Wie wird die Bundesregierung mit der Forderung umgehen, bei der nächsten LuFV erhebliche Änderungen vornehmen zu müssen?
4. Wie hoch ist nach Einschätzung der Bundesregierung der Investitionsstau beim Erhalt der Eisenbahninfrastruktur?
5. Wie, und bis wann kann nach Einschätzung der Bundesregierung der Investitionsstau bei der Eisenbahninfrastruktur beseitigt werden?
6. Wie konnte es nach Kenntnis der Bundesregierung zu dem Investitionsstau bei der Eisenbahninfrastruktur kommen?
7. Wann, und wo hat das BMVI den gestiegenen Nachholbedarf bestätigt (siehe S. 3 des Berichtes)?

8. Ist der Bundesregierung bekannt, auf welche Quelle sich der BRH mit der Aussage, wonach „in der Realität eine eher negative Entwicklung“ des Infrastrukturzustandes zu beobachten sei, bezieht?
9. Welchen Anteil an Verspätungen im Zugverkehr haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Mängel der Eisenbahninfrastruktur?
10. Wie bewertet die Bundesregierung Forderungen der DB AG, den Anteil der Bundesmittel in der LuFV III um 1 Mrd. Euro zu erhöhen?
11. Wie wird die Bundesregierung die genannte Kritik des Bundesrechnungshofes bei der Ausgestaltung der LuFV III berücksichtigen?
12. Bis wann wird die Bundesregierung einen Vertragsentwurf zur LuFV III vorlegen?
13. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf, dass das BMVI einen Teil der Beschlüsse des Deutschen Bundestags (Rechnungsprüfungsausschuss) bisher nicht oder nicht vollständig umgesetzt hat?
14. Trifft es zu, dass der Finanzbedarf für Ersatzinvestitionen und Instandhaltungen entgegen der Beschlusslage des Deutschen Bundestags unverändert nicht im Infrastrukturbericht ausgewiesen ist?
15. Wie haben sich die eingesetzten Instandhaltungsmittel der DB in den einzelnen Jahren seit 2009 entwickelt (bitte die eingesetzten Eigenmittel der DB AG für die einzelnen Jahre auflisten)?
16. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf der Intransparenz bei der Mittelverwendung?
17. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung für eine transparentere Mittelverwendung?
18. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf, dass bestehende Systemsetze Fehlanreize?
19. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um bestehende Fehlanreize künftig zu vermeiden?
20. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf, dass die DB AG bewusst „auf Verschleiß fährt“, um sodann eine „Vollfinanzierung“ für einen Neubau zu erreichen?
21. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, Instandhaltungs- und Ersatzinvestitionsausgaben in Zukunft zwischen DB AG und Bund aufzuteilen?
22. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass seit 2009 rund 30 Mrd. Euro aus dem Bundeshaushalt im Rahmen der LuFV an die DB AG geflossen sind?
23. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf, die Kennzahlen für die Netzqualität seien nicht aussagekräftig?
24. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass bei der DB AG bestimmte Mängel im Netz erst nach 100 Tagen als Mängel erfasst werden?  
Wenn ja, um welche Mängel handelt es sich?
25. Wie werden Langsamfahrstellen im Netz der DB AG als Mängel erfasst, bewertet, und in welchen Zeiträumen werden sie behoben?
26. Welche Mängel im Schienennetz werden nach Kenntnis der Bundesregierung gar nicht erst erfasst?
27. Wie können nach Einschätzung der Bundesregierung Kennzahlen so ausgestaltet werden, dass eine zuverlässige Bewertung der Qualität im Schienennetz gewährleistet ist?

28. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf, dass durch die fehlerhaften Kennzahlen eine stetige Verbesserung beim Netzzustand signalisiert werde, obwohl der Investitionsstau wachse?
29. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf, die bisher vereinbarten Sanktionen seien wirkungslos?
30. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf, dass die Möglichkeit, Mittel zurückzufordern, in keinem sinnvollen Verhältnis zur jeweiligen Gesamtsumme stehen?
31. Kann die Bundesregierung die Darstellung bestätigen, dass für die 875 Brücken, die ganz oder teilweise zu erneuern seien, eine einmalige Sanktion von maximal 15 Mio. Euro vorgesehen ist, soweit die Sanierungsziele nicht erreicht werden?
32. Hält die Bundesregierung die genannte Sanktionsmöglichkeit für ausreichend?  
Wenn nein, wie sollte die künftige Sanktionierung aussehen?
33. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf, Wirtschaftlichkeit und Erfolg bleiben im Dunkeln?
34. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorwurf, dass derzeit nicht einmal eine stichprobenartige Prüfung der Mittelverwendung stattfindet?
35. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung des BRH, dass die wirtschaftliche Mittelverwendung zumindest stichprobenartig geprüft werden soll?  
Wer könnte aus Sicht der Bundesregierung diese Überprüfungen vornehmen?
36. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung, dass ein stärkerer Fokus auf dem Zusammenhang zwischen Mittelverwendung und Qualitätsverbesserung liegen müsse?
37. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung, dass gemäß Artikel 87e des Grundgesetzes dem Allgemeinwohl bei der Bewirtschaftung des Schienennetzes stärker als bisher Rechnung getragen werden müsse?
38. Wo besteht nach Einschätzung der Bundesregierung Anpassungsbedarf bezüglich einer sachgerechten Bewertung zur Allgemeinwohlverpflichtung?
39. Ist die Verlängerung der bestehenden LuFV II für die Bundesregierung eine Option, um die bestehenden Mängel für eine neue LuFV III zu beheben?
40. Wie bewertet die Bundesregierung die Feststellung, dass die DB AG mit ihrer unternehmerischen Tätigkeit im Verantwortungsbereich der Bundesregierung liegt?

Berlin, den 15. Januar 2019

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

