

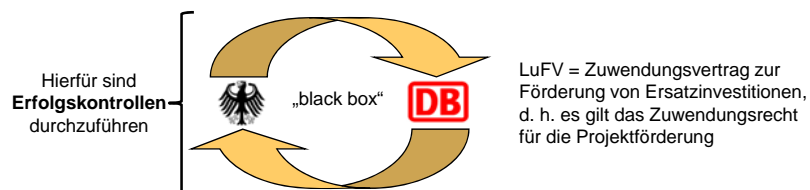


## Leistungs- und Finanzierungs- vereinbarung II (LuFV II) zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG



### Prinzip der LuFV: „Leistung und Gegenleistung“

„Leistung“ des Bundes:  
pauschale Zuwendungen



„Gegenleistung“ der DB AG:  
Bahnanlagen in einem durch Qualitätskennzahlen  
beschriebenen Zustand vorhalten,  
Wirtschaftsprüfer-Bestätigungen zur Mittelverwen-  
dung (zweckentsprechend und vereinbarte Höhe)



## Wesentliche Unterschiede zwischen dem üblichen Zuwendungsverfahren und der LuFV

übliches Zuwendungsverfahren	LuFV
Zuwendungsempfänger beantragen Förderung von Projekten	Antragsverfahren entfällt
Zuwendungsgeber entscheidet, welche Projekte er in welchem Maße fördert	Zuwendungsempfänger entscheiden, wofür sie Zuwendungen verwenden
Zuwendungsgeber legt Höhe der Zuwendungen bedarfsgerecht fest	Zuwendungsgeber und -empfänger verhandeln über Höhe der Zuwendungen
Zuwendungsempfänger weist Realisierung vereinbarter Projekte nach	Zuwendungsempfänger weist Kennzahlen nach, keine Projekte
Zuwendungsgeber prüft, ob Mittel sparsam, wirtschaftlich und zweckentsprechend eingesetzt wurden	Kennzahlen gelten als Nachweis zweckentsprechender Mittelverwendung, Wirtschaftlichkeitskontrollen unterbleiben
Erfolgskontrollen auch zur Zielerreichung/Wirksamkeit, d. h. zum Fördererfolg	Mangels klarer Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge ist Fördererfolg nicht nachweisbar



## Ursache für Probleme bei Erfolgskontrollen: unterschiedliche Interessen des Bundes und der DB AG

	
Allgemeinwohl und Gewährleistungsverantwortung	betriebswirtschaftliches Handeln, Gewinnmaximierung
langfristiger Substanzerhalt der Infrastruktur (Nachhaltigkeit)	Anreiz, das Konzernergebnis kurzfristig zu verbessern, Anreiz zu zeitweisem Substanzerverzehr
wirtschaftlicher Einsatz der Zuwendungen, Optimum aus Investition und Instandhaltung	eigene (Instandhaltungs-) Mittel schonen, weitreichende Finanzierung durch Bund und Dritte anstreben
Erhalt und Ausbau eines leistungsfähigen Netzes, Kapazität für Mehrverkehr	Netzkapazität insb. für konzernerneigene Verkehrsunternehmen sicherstellen
Einhaltung des Rechtsrahmens (BHO, Zuwendungsrecht, BSWAG), Projektförderung mit Anteilsfinanzierung	LuFV mit pauschalen Zuwendungen und möglichst weitreichenden unternehmerischen Entscheidungsspielräumen
Finanzierungsform: zinslose Darlehen	nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse



## Offene Fragen zur LuFV I

Die **LuFV I** gilt seit fast sechs Jahren. Eine systematische Erfolgskontrolle im Sinne des Zuwendungsrechts und im Hinblick auf die grundsätzliche Eignung dieses Finanzierungsverfahrens (Evaluierung) fehlt jedoch. **Folgende Fragen sind ungeklärt:**

- **Welche Ziele** strebt der **Bund** für die bestehenden Bahnanlagen an (Netzgröße, Reisezeiten, Erschließung der Regionen u. ä.)?
- Während der Geltungsdauer der LuFV I **reduzierte sich der Anlagenbestand** um rund 1 300 km Gleise, 5 000 Weichen und 38 Bahnhöfe (Vergleich 2008/2013). Welchen Einfluss hatte die LuFV I hierauf und **wie ist dies** gemessen an den Zielen des Bundes **zu bewerten**?
- In welchen Bereichen bietet die LuFV dem Bund Vorteile gegenüber anderen Finanzierungsverfahren (Sammelvereinbarungen, Förderprogrammen u. ä.)?
- Die LuFV I sollte zu **mehr Effizienz** führen („mehr Bahn für gleiches Geld“). Inwieweit ist dies **erreicht worden**? Wie sind vor diesem Hintergrund die finanziellen Mehrforderungen der DB AG für die LuFV II zu bewerten?



## Feststellungen des Bundesrechnungshofes zur LuFV II

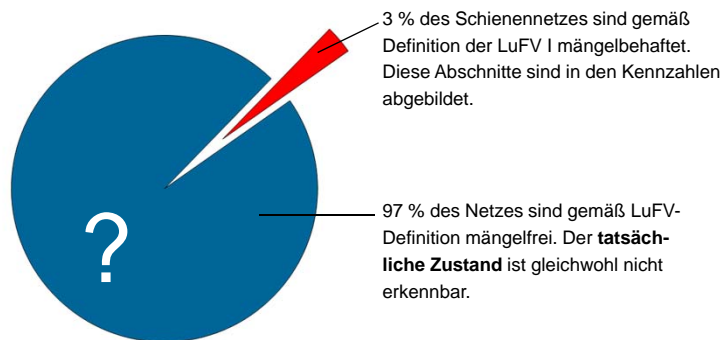
Der Zuwendungsvertrag LuFV vermischt eine Projektförderung mit Elementen der institutionellen Förderung. Prüfungsmaßstäbe des Bundesrechnungshofes sind die haushalts- und zuwendungsrechtlichen Bestimmungen, d. h. die Ordnungsmäßigkeit und die Wirtschaftlichkeit. Bei der Auswertung des Entwurfes der LuFV II hat der Bundesrechnungshof insbesondere Folgendes festgestellt:

- 1. Unzureichende Steuerungswirkung und Erfolgskontrollen**
  - keine hinreichende Transparenz über 97 % des Netzes (S. 7),
  - trotz regelmäßiger Über-Erfüllung der Qualitätskennzahl „theoretischer Fahrzeitverlust“ verlängerten sich die realen Fahrzeiten für die Reisenden in wichtigen Korridoren (S. 8),
  - Verwendung teilweise veralteter Datengrundlagen (S. 10),
  - Zusammenhang zwischen Bundesmitteln und Netzqualität nicht nachweisbar (S. 11-12).
- 2. Fehlender Anreiz zum wirtschaftlichen Mitteleinsatz**
  - Wirtschaftlichkeitskontrollen sind nicht vorgesehen, langfristiger Substanzverzehr ist möglich (S. 14),
  - kein Anreiz für bessere Brückeninstandhaltung, Bund kommt mit Haushaltsmitteln für unterlassene Instandhaltung der DB AG auf (S. 15-17).
- 3. Schwachstellen und Risiken bei der Gesamtfinanzierung**
  - Bundeszuwendungen aufgestockt, ohne Einsparmöglichkeiten zu berücksichtigen (S. 19),
  - finanzielle Planungssicherheit des Bundes nimmt gegenüber der LuFV I ab (S. 21).



### Zu Feststellung 1: Unzureichende Steuerungswirkung und Erfolgskontrollen

Die aus der LuFV I übernommenen Kennzahlen „theoretischer Fahrzeitverlust“ und „Anzahl Infrastrukturmängel“ machen den Netzzustand nicht hinreichend transparent.



### Zu Feststellung 1: Unzureichende Steuerungswirkung und Erfolgskontrollen

Die Ergebnisse der Kennzahlen „theoretischer Fahrzeitverlust“ und „Anzahl Infrastrukturmängel“ haben sich in den vergangenen Jahren erheblich verbessert. Die Zielwerte wurden über-erfüllt. Dies suggeriert, dass sich der tatsächliche Netzzustand und der Kundennutzen ebenfalls verbesserten.

Tatsächlich jedoch lässt das Kennzahlen-System solche **Rückschlüsse auf die Realität** weder bei der LuFV I noch bei der LuFV II zu. Denn die Ergebnisse der Kennzahlen sind theoretisch ermittelte und stark aggregierte Angaben.

Ob mit den Bundesmitteln realisierte **Projekte sinnvoll** waren oder ob statt dessen andere, bessere Projekte hätten umgesetzt werden können, **bleibt unklar**. Auch ob die Bundesmittel vorwiegend für stark frequentierte Hauptstrecken oder für den Erhalt schwächer belasteter Nebenstrecken eingesetzt wurden, ist nicht nachvollziehbar. Ebenfalls intransparent ist, inwieweit die bundesfinanzierten Projekte die Kapazität des Schienennetzes veränderten. Inwieweit sich die **Reisezeiten für die Fahrgäste (Kundennutzen)** veränderten, **bleibt unbeachtet**.



### Zu Feststellung 1: Unzureichende Steuerungswirkung und Erfolgskontrollen

Eine **neue Netz-Kennzahl auf der Basis von Messfahrten** könnte mehr Transparenz schaffen. Da sie jedoch **noch entwickelt wird**, will das BMVI diese Kennzahl erst im Laufe des Jahres 2015 mit einem Nachtrag in die LuFV II aufnehmen. Ein ähnlicher Nachtrag für die LuFV I scheiterte jedoch bereits einmal im Jahr 2009.

Für den Bund wäre es vorteilhaft, die LuFV II erst dann abzuschließen, wenn sie in allen Punkten ohne Nachträge abschlussreif ist. Da die LuFV I noch bis zum Jahresende 2015 gilt, steht dem BMVI ausreichend Zeit für die notwendigen Nachbesserungsarbeiten zur Verfügung.



### Zu Feststellung 1: Unzureichende Steuerungswirkung und Erfolgskontrollen

Prinzip der LuFV ist es, **jährlich** zu überprüfen, ob die Kennzahlen erreicht wurden. Wesentliche Bestandteile der Bahnhöfe werden bei der LuFV II aber nicht jährlich bewertet, sondern nur in längeren Zeitabständen. Folgen: **veraltete Datengrundlage, keine aktuelle Zustandsinformation.**



Hallen und Dächer: alle 3 Jahre

Beleuchtungsmaste: alle 4 Jahre

Fahrtreppen: alle 2 Jahre

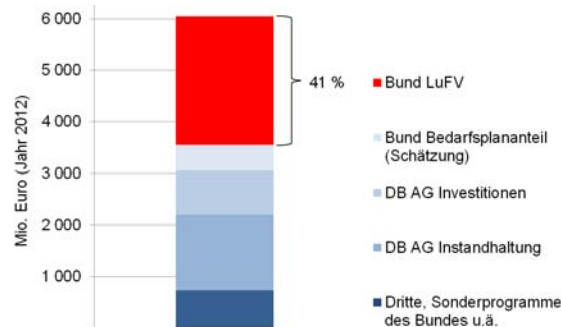
Bahnsteige: alle 3 oder 4 Jahre

Unterführungen: alle 3 Jahre



### Zu Feststellung 1: Unzureichende Steuerungswirkung und Erfolgskontrollen

Die LuFV-Mittel des Bundes sind mit 41 % eine von mehreren Finanzierungsquellen des Bestandsnetzes. Auf die Kennzahlen wirken aber alle Finanzierungsquellen ein. Folge: Einfluss der LuFV-Mittel auf die Kennzahlen – d. h. der mit Zuwendungen bewirkte **Nutzen** – ist **nicht nachweisbar**. Damit wird das Zuwendungsrecht nur teilweise befolgt.



### Zu Feststellung 1: Unzureichende Steuerungswirkung und Erfolgskontrollen

Zwischen den LuFV-Mitteln des Bundes (Ursache) und den sanktionsbewehrten Kennzahlen (Wirkung) besteht kein eindeutiger Zusammenhang, wie folgende Feststellungen verdeutlichen:

- Einige Investitionen aus LuFV-Mitteln sind in der Lage, die Kennzahlen zu **verbessern**, z. B. die Erneuerung schadhafter Weichen oder Brücken.
- Einige andere Investitionen aus LuFV-Mitteln des Bundes haben i. d. R. **keinen Einfluss** auf die Kennzahlen. Dies ist etwa beim Ersatz eines alten Stellwerks durch ein neues der Fall, weil der Zustand der Stellwerke mit keiner sanktionsbewehrten Kennzahl erfasst wird.
- Bei einer Kennzahl („Funktionalität Bahnsteige“) können Investitionen aus LuFV-Mitteln des Bundes sogar das Ergebnis **verschlechtern**.
- Die DB AG kann Kennzahlen **verbessern, auch ohne LuFV-Mittel des Bundes** zu verwenden, z. B. indem sie die Bahnanlagen mit Landesmitteln erneuert oder durch eigene Mittel instandhält.
- Die LuFV steuert das Handeln der DB AG nur in den Bereichen, in denen sanktionsbewehrte Regelungen/Kennzahlen gelten, sonst nicht.



## Zu Feststellung 1: Unzureichende Steuerungswirkung und Erfolgskontrollen

Gemäß Systematik der LuFV II entscheidet die DB AG allein, wofür sie die Zuwendungen einsetzt. Sie könnte mit den aufgestockten LuFV-Mitteln des Bundes auch die bislang ungedeckten Mehrkosten des Vorhabens „Stuttgart 21“ finanzieren.

Folgen:

- Vorgesehener Festbetrag des Bundes für Stuttgart 21 kann ohne Wissen und Einwilligung des Bundes erheblich überschritten werden.
- Das Erreichen des eigentlichen Zwecks der LuFV-Mittel – Bahnanlagen zu erhalten – würde beeinträchtigt.

**Die LuFV II enthält keine Regelung, die den Bund hiervoor schützt.**



## Zu Feststellung 2: Fehlender Anreiz zum wirtschaftlichen Mitteleinsatz

Wirtschaftlichkeitskontrollen sind bei der LuFV II nicht vorgesehen. Die vereinbarten Kennzahlen ermöglichen keine Auskunft hierüber und setzen deshalb keinen Anreiz zum wirtschaftlichen Einsatz der Bundesmittel.

Gemäß **Grundgesetz** gewährleistet der Bund das Allgemeinwohl beim **Erhalt des Schienennetzes**. Um dies sicherzustellen, muss der Bund einen **Substanzverzehr ausschließen**. Wie bereits bei der LuFV I bilden jedoch die Kennzahlen auch bei der LuFV II den Substanzwert der Bahnanlagen nicht ab. Für den Bund erforderliche Steuerungsgrößen (z. B. Modernitätsgrad, Restnutzungsdauern) und daraus abgeleitete Zielvereinbarungen zum Substanzerhalt fehlen. Eine vorausschauende **bedarfsorientierte Planung der Haushaltsansätze ist nicht belastbar möglich**.



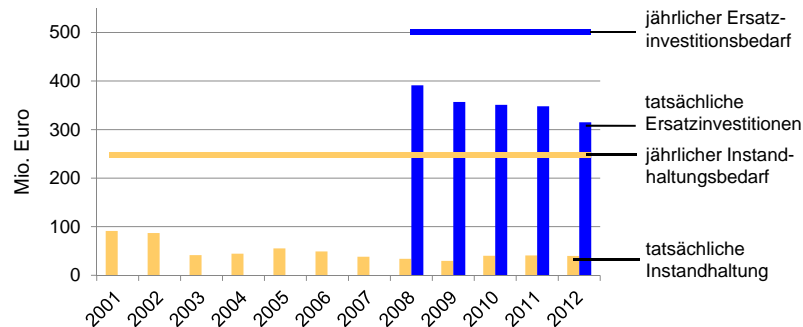
Folgen:

- Ein eventueller, langsam voranschreitender **Substanzverzehr bliebe zunächst unentdeckt**.
- Mittel- bis langfristig bestehen **erhebliche Haushaltsrisiken** für den Bund und die **Erfüllung des Allgemeinwohlauftrages steht in Frage**.



## Zu Feststellung 2: Fehlender Anreiz zum wirtschaftlichen Mitteleinsatz

Die DB AG hat Eisenbahnbrücken u. a. Bahnanlagen aus Eigenmitteln instand zu halten. An den Brücken ist jedoch ein **Instandhaltungsstau** entstanden. Trotz bedarfsgerechter Zuwendungen des Bundes für Ersatzinvestitionen setzte die DB AG Bundesmittel vorwiegend für Schienen, Schwellen u. ä. ein und verursachte so an den Brücken auch einen **Ersatzinvestitionsstau**. Instandhaltungs- und Ersatzinvestitionsstau an Brücken betragen **insgesamt mehr als 3 000 Mio. Euro**.



## Zu Feststellung 2: Fehlender Anreiz zum wirtschaftlichen Mitteleinsatz

Der Rechnungsprüfungsausschuss forderte am 17. Mai 2013 das BMVI dazu auf, die DB AG in der LuFV II zu verpflichten, den Instandhaltungs- und Ersatzinvestitionsstau an Brücken **aus ihren eigenen Mitteln** innerhalb von fünf Jahren **abzubauen**.

Die LuFV II enthält folgende Neuregelung:

- Mindestens 875 Brücken in fünf Jahren komplett oder teilerneuern.
- Zustandsnote der erneuerten Brücken muss sich verbessern.
- Sonderpönale bei Brückensperrungen.
- Keine Vorgaben zum Einsatz von Eigenmitteln für Brücken.

Bewertung durch den Bundesrechnungshof:

- Kein Anreiz für künftig verbesserte Brückeninstandhaltung.
- **Beschluss** des Rechnungsprüfungsausschusses **nicht umgesetzt**.
- **Verursacherprinzip wird nicht angewendet**; Bund kommt mit Haushaltsmitteln für die unterlassene Instandhaltung der DB AG auf.
- Dem Bund können erhebliche **Vermögensnachteile** entstehen.





## Zu Feststellung 2: Fehlender Anreiz zum wirtschaftlichen Mitteleinsatz

Der Rechnungsprüfungsausschuss forderte am 17. Mai 2013 ebenfalls, in die LuFV II eine belastbare, aussagekräftige und sanktionsbewehrte Kennzahl zum Zustand der Eisenbahnbrücken aufzunehmen.

Die Maßgabe der LuFV II zur Erneuerung von mindestens 875 Brücken bedeutet, dass durchschnittlich 175 Brücken pro Jahr erneuert werden müssen. Die sanktionsbewehrte Zustandsnote bezieht sich nur auf diese erneuerten Brücken.

Bewertung durch den Bundesrechnungshof:

- Durch die sanktionsbewehrte Zustandsnote werden rund **24 000 von 25 000 Eisenbahnbrücken nicht erfasst**.
- Die Regelung ist nicht bedarfsgerecht, denn damit werden zuwenig Brücken erneuert. Für einen dauerhaften Substanzerhalt **müssten** rein rechnerisch **bis zu 400 Brücken pro Jahr erneuert werden**.
- Der Gesamtzustand der Brücken kann sich weiter verschlechtern; Bedarf an bundesfinanzierten Ersatzinvestitionen nimmt dann zu.



## Zu Feststellung 2: Fehlender Anreiz zum wirtschaftlichen Mitteleinsatz

Die unzureichende Brückeninstandhaltung und die fehlenden Anreize für wirtschaftliches Handeln werden nicht allein durch die LuFV verursacht. Vielmehr **gehen auch vom Gesetzesrahmen Fehlanreize aus**.

Gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) muss die DB AG die Instandhaltung der Bahnanlagen finanzieren, der Bund ist für die Erneuerung von Bahnanlagen finanzierungspflichtig. Für die DB AG kann es deshalb betriebswirtschaftlich vorteilhaft sein, alte Bahnanlagen nicht im erforderlichen Maße instand zu halten, sondern sie schadhaft werden zu lassen (z. B. biologisch zerfallene Holzschwellen in einem Düsseldorfer Bahnhof) und diese später zu Lasten des Bundes zu erneuern. **Folgen:**

- Ein „**Fahren auf Verschleiß**“ wird begünstigt.
- Die **Lebenszykluskosten** der Bahnanlagen werden **nicht optimiert**.
- Es entsteht **unnötiger Mehrbedarf an Bundesmitteln**.

Eine trennscharfe Unterscheidung zwischen Ersatzinvestition und Instandhaltung ist nicht immer möglich, wie auch die Diskussionen um den Teilkomponentenansatz der LuFV II zeigen. Ziel des Bundes sollte sein, die Summe aus Instandhaltungsaufwendungen und Ersatzinvestitionen zu minimieren.



### Zu Feststellung 3: Schwachstellen und Risiken bei der Gesamtfinanzierung

Für die LuFV II will das BMVI die Zuwendungen des Bundes auf bis zu 3 500 Mio. Euro pro Jahr aufstocken. Es ließ bekannte Einsparmöglichkeiten unberücksichtigt. Folgen:

- **Bundesmitten** werden auch für solche Vorhaben **veranschlagt, für die bereits Länder oder Gemeinden Mittel bereitstellen**.
- **BMVI verzichtet auf Einnahmen**, die bei bundesfinanzierten Vorhaben anfallen, z. B. Grundstücks- oder Schrotterlöse.
- Wegen der Umschichtung von Bundesmitteln aus dem Bedarfsplan werden einige **Neu- und Ausbauprojekte nicht begonnen oder verzögert fertiggestellt**.
- Angesichts unzureichender Steuerungswirkung der Kennzahlen ist **fraglich, ob** der Bund für seine Mehrausgaben **mehr Gegenleistung** bei der LuFV II erhalten wird.
- Wirtschaftlichkeitsgebot wird nicht hinreichend beachtet.

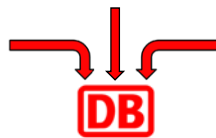


### Zu Feststellung 3: Schwachstellen und Risiken bei der Gesamtfinanzierung

Bei der Bemessung der Zuwendungen ist die **finanzielle Leistungsfähigkeit der DB AG und ihrer Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu berücksichtigen**. Diese Unternehmen erzielen Erlöse und erhalten Fördermittel aus zahlreichen Quellen. Hierzu folgende Beispiele:

Erlöse aus **Trassen-, Stationsentgelten**, DB-konzerninternen Leistungsbeziehungen u. ä.

**Mittel Dritter zum Streckenausbau**, z. B. etwa 184 Mio. Euro aus Baden-Württemberg für den Ausbau von Strecken auf S-Bahn-Standard u. ä.



**Mittel Dritter zur Modernisierung von Bahnhöfen**, allein rund 120 Mio. Euro aus Nordrhein-Westfalen für die sog. Modernisierungsoffensive II

Diese Zusammenhänge beachtete das BMVI bei der Bemessung der Zuwendungen des Bundes für die LuFV II nur unzureichend. Das **Subsidiaritätsprinzip** wird damit nicht umgesetzt (vgl. §§ 6, 7 und 23 BHO).



### Zu Feststellung 3: Schwachstellen und Risiken bei der Gesamtfinanzierung

Zwei **Finanzierungsquellen** der LuFV II hängen maßgeblich von der **wirtschaftlichen Lage der DB AG ab**:

- Dividendenzahlungen der DB AG an den Bund (jahresdurchschnittlich 440 Mio. Euro, sog. Finanzierungskreislauf 2.0),
- Eigenmittel der DB AG für Ersatzinvestitionen (jährlich 100 Mio. Euro).

Die LuFV II sieht in § 24.3 neue Verhandlungen vor, wenn die DB AG wirtschaftlich nicht zu diesen Finanzierungsbeiträgen in der Lage sein sollte.

Folge: Es besteht deshalb die Gefahr, dass der Bund zu gegebener Zeit finanziell hierfür eintreten muss. Die **finanzielle Planungssicherheit des Bundes nimmt damit gegenüber der LuFV I ab**.



### Weitere Feststellungen:

- Durch **ratenweise Auszahlung** der Zuwendungen können dem Bund **Zinsnachteile** entstehen. Solche Nachteile könnten dem Bund erstattet werden, wenn die LuFV II hierzu eine Regelung enthielte.
- Sollte die LuFV II bereits zum 1. Januar 2015 in Kraft treten, müsste sie **nachträglich** im Laufe des Jahres 2015 mit einem neuen Gesetz zur **Eisenbahnregulierung harmonisiert** werden.
- Die **DB AG ist** gegenüber dem Bund „**Monopolanbieter**“. Dies bestimmt das wirtschaftliche Handeln der DB AG und birgt Nachteile für den Bund. Der Bund sollte bessere Handlungsmöglichkeiten erhalten.
- Die **Prüfungsrechte und Berichtsmöglichkeiten** des Bundesrechnungshofes werden inzwischen zwar von der DB AG grundsätzlich anerkannt. Die Praxis muss jedoch noch zeigen, inwieweit künftige Prüfungen und Erhebungen tatsächlich problemlos stattfinden können.



## Zusammenfassende Würdigung

In **einzelnen Punkten** enthält die LuFV II **Verbesserungen** gegenüber der LuFV I:

- Netzmängel werden in den Kennzahlen künftig nicht erst nach 180 Tagen erfasst, sondern bereits nach 100 Tagen. Aber: Zahlreiche Netzmängel und z. B. dreimonatige Streckensperrungen bleiben nach wie vor verborgen.
- Bund stellt künftig Anforderungen an die Datenqualität. Aber: Die Anforderungen gelten nur für einen kleinen Teil des LuFV-relevanten Datenbestandes.
- Künftig kann der Bund vorsätzlich oder grob fahrlässig unwirtschaftlich verwendete Mittel zurückfordern. Aber: Da bei der LuFV keine Wirtschaftlichkeitskontrollen stattfinden, wird der Bund kaum Kenntnis über solche Fälle haben.

Der Bundesrechnungshof hält **substanzielle Verbesserungen** für **erforderlich**, damit das Finanzierungsverfahren auch den Interessen des Gesetzgebers, des Eigentümers und des Zuwendungsgebers Bund gerecht wird. Hierzu hat der Bundesrechnungshof einen Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO vorgelegt. Der aktuelle Entwurf der **LuFV II** ist aus seiner Sicht **haushalts- und zuwendungsrechtlich bedenklich** und vor allem zu einseitig auf die unternehmerischen Interessen der DB AG ausgerichtet.

Die von der LuFV I mitverursachte **Vernachlässigung besonders teurer Bahnanlagen** (z. B. Eisenbahnbrücken, Tunnel und Stützbauwerke) **wird durch die LuFV II nicht aufgehoben**.



## Empfehlungen des Bundesrechnungshofes für die LuFV II

Der Bundesrechnungshof empfiehlt, dem BMVI aufzugeben, **notwendige Verbesserungen in dem Vertrag zu verankern**. Hierzu enthält der Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO konkrete Vorschläge.

Das BMVI sollte die LuFV II so weiterentwickeln, dass sie **den haushalts- und zuwendungsrechtlichen Bestimmungen gerecht** wird. Zudem sind mehrere noch nicht erfüllte **Beschlüsse des Rechnungsprüfungsausschusses** (vgl. Anlage B des Berichtes nach § 88 Absatz 2 BHO) mit der LuFV II **umzusetzen**.

Um der Vernachlässigung teurer Bahnanlagen entgegenzuwirken, schlägt der Bundesrechnungshof vor, **in die LuFV II** beispielsweise ein „**Sonderprogramm Brückensanierung**“ (ähnlich wie das Lärmsanierungsprogramm) aufzunehmen. Vergleichbares ist auch für Tunnel und Stützbauwerke erforderlich.



## Empfehlungen des Bundesrechnungshofes über den Geltungsbereich der LuFV II hinaus

Ergänzend zur Nachbesserung der LuFV II sollte der Bund - auch als Gesetzgeber - **bessere Rahmenbedingungen** für die Schienenwegefinanzierung schaffen. Der Bundesrechnungshof regt beispielsweise an:

- Der vom BSWAG ausgehende Fehlanreiz für unzureichende Instandhaltung der Bahnanlagen sollte beseitigt werden. Es sollte geprüft werden, inwieweit die **Zuständigkeiten für Ersatzinvestitionen** einerseits **und** für die **Instandhaltung** andererseits **neu geregelt** werden können.
- Die **Zuwendungen** des Bundes für die LuFV II sollten unter Berücksichtigung anderer Fördermittel und der unterschiedlichen Erlöse der DB AG **sachgerecht bemessen** werden.
- Der Bund sollte der DB AG finanzielle und organisatorische **Anreize** setzen, damit diese ihr betriebswirtschaftliches Handeln auf einen **langfristigen Substanzerhalt** der Bahnanlagen ausrichtet.
- **Untersucht** werden sollte auch, inwieweit die derzeitige **Organisationsform der DB AG** (integrierter Konzern, Aktiengesellschaft) noch den Bundeszielen „Gewährleistungsverantwortung“ und „finanzielle Entlastung“ gerecht wird.