



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Wesentliche Regelungen der LuFV II

Referat LA 13,
Investitionsfinanzierung; Grundsätze Bestandsnetz

www.bmvi.de



LuFV II: Vorbemerkung

- **§ 87e Abs. 4 GG:**
Bund trägt Verantwortung für den Neu- und Ausbau / Ersatzinvestitionen in die Schienenwege der EIU. EIU sind Eigentümer der Infrastruktur und für deren Instandhaltung und betriebsbereite Vorhaltung verantwortlich.
- **LuFV-Systematik:**
Es wird nicht mehr geprüft, wo der € hingeflossen ist (Input-Kontrolle), sondern welche Wirkung der von den EIU nach unternehmerischer Entscheidung eingesetzte € im Netz hat (Output-Kontrolle). Dem Qualitätsversprechen der DB AG steht die Mittelgarantie des Bundes und damit Planungssicherheit gegenüber.
- **Eisenbahnen des Bundes als Wirtschaftsunternehmen:**
LuFV macht nur wenige Vorgaben, wie die vereinbarten Qualitätsversprechen zu erreichen sind.
Hier kommt es allein auf den „Motor des unternehmerischen Handelns der EIU“ an.



Ersatzbedarf und Instandhaltung

➤ **Ersatzinvestitionsbedarf:**

Der Ersatzinvestitionsbedarf ist ausgehend von der Expertise eines Gutachters des Bundes mit Preisstand 2014 mit 3,9 Mrd. € pro Jahr bemessen worden, der mit Bundesmitteln finanziert wird. Hinzu tritt ein weiterer notwendiger Ersatzbedarf nach Angaben der DB AG von 0,1 Mrd. € pro Jahr, den die DB AG mit Eigenmitteln finanziert. In Summe errechnen sich 4 Mrd. € pro Jahr.

➤ **Anreizwirkung der LuFV II:**

Durch die Festschreibung des Preisstandes 2014 ohne Inflationierung während der Laufzeit der LuFV II besteht ein hoher Druck zur Erschließung von Effizienzpotentialen (Kostenreduzierung).

➤ **Instandhaltungsbedarf:**

Für die Instandhaltung des bestehenden Netzes setzen die EIU \varnothing 1,6 Mrd. € pro Jahr ein.



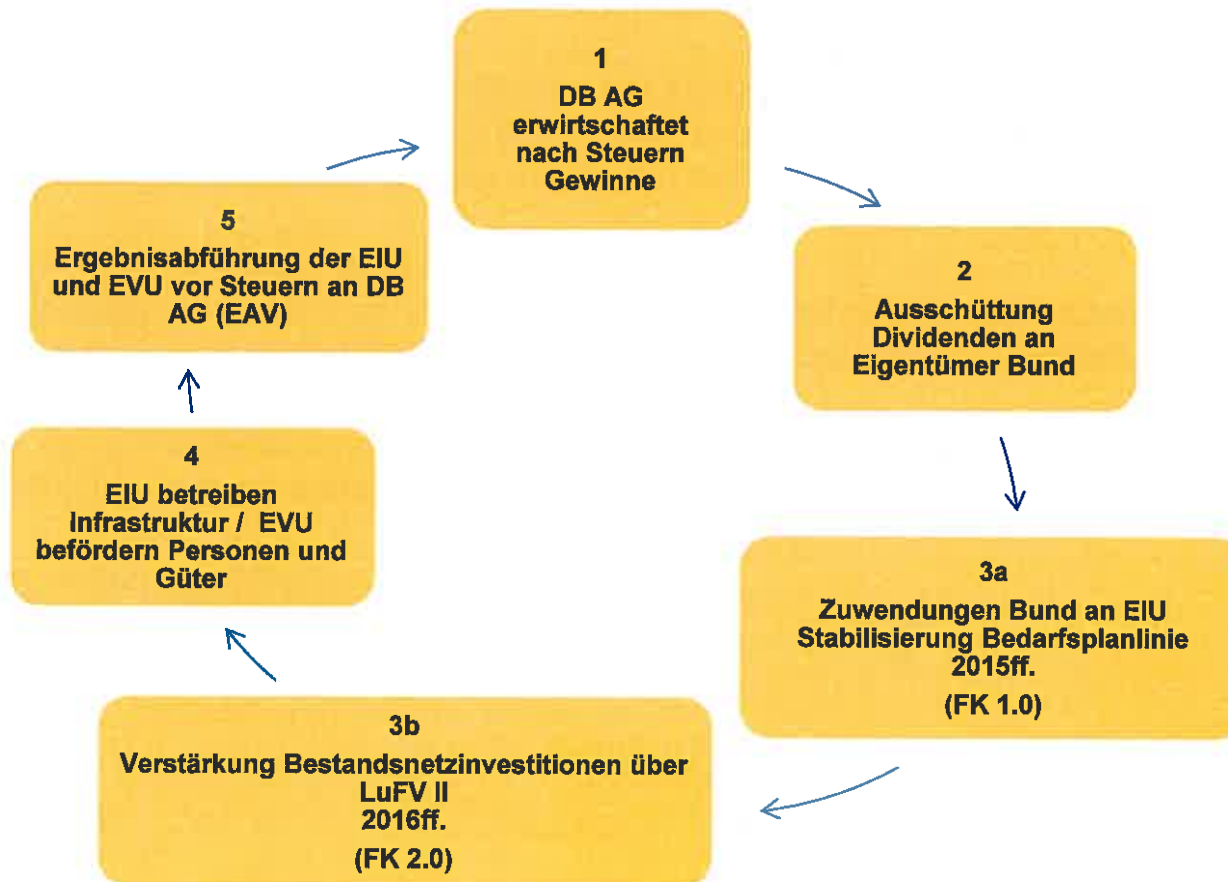
Vergleich Ersatzbedarf und Instandhaltung gemäß LuFV I und dem Entwurf zur LuFV II

Finanzierungsquelle	LuFV I (Mio. €)	Ø LuFV II (Mio. €)
HH-Mittel	2.500	3.316
Eigenmittel DB AG	500	100
Dividendenbeitrag DB AG	0	440
Bedarfsplanprämisse	500	144
Instandhaltung	rd. 1.100	1.600
Summe pro Jahr	4.600	5.600

Damit stehen in den nächsten 5 Jahren mind. 28 Mrd. € für Ersatzinvestitionen und die Instandhaltung des bestehenden Schienennetzes bereit (Ø 5,6 Mrd. € pro Jahr).

Im Vergleich dazu standen nach den vertraglichen Vereinbarungen im LuFV I-Zeitraum 23 Mrd. € zur Verfügung (4,6 Mrd. € pro Jahr). Damit errechnet sich eine Steigerung von deutlich über 20 % (21,7 %).

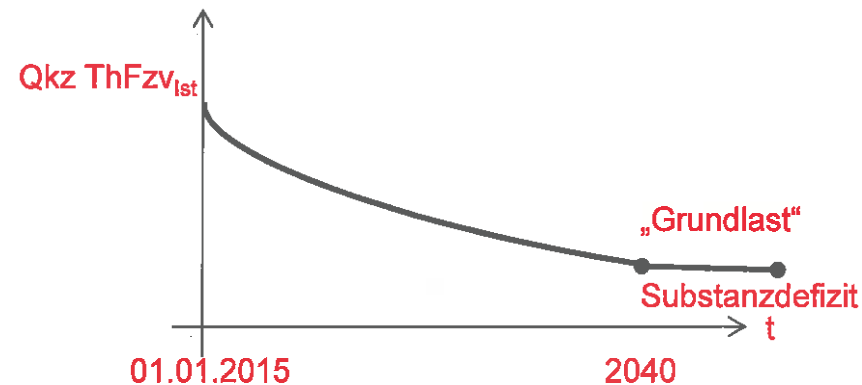
Etablierung des Grundsatzes „Verkehr finanziert Verkehr“ u.a. durch die vollständige Ausschüttung der Nachsteuerergebnisse der EIU:





Generationenansatz

- Strategisch soll in etwa einer Generation (25 Jahre / 2040) ein Netzzustand erreicht werden, der dann dauerhaft zu halten ist (optimiertes Netz).
- Dabei wird davon ausgegangen, dass eine gewisse „Grundlast“ an Infrastrukturmängeln bestehen bleibt, da diese z. B. nur mit unverhältnismäßig hohem Mitteleinsatz und unwirtschaftlich zu beseitigen wären.
- Die jährlichen Zielstellungen wurden dabei vom angestrebten Zielzustand im Jahr 2040 abgeleitet. Der Generationenansatz ersetzt den Ursache-Wirkungs-Zusammenhang (was kostet mich eine Qualitätseinheit), der von der DB AG belastbar nicht hergestellt werden konnte.





Qualitätskennzahlen (Qkz) / Pönalen

Karenzzeit:

Die Zeitspanne bis zur Anrechnung eines Infrastrukturmangels als Qualitätsdefizit wird von 180 auf 100 Tage verringert.



Qkz Brücken:

Aufgrund bekannt gewordener Mängel bei Brücken wird eine neue und zusätzliche sanktionsbewehrte Qkz „Zustandskategorie voll- und teilerneuerte Brücken“ (ZuB) eingeführt. Innerhalb von 5 Jahren ist die Zustandsnote von mind. 875 Brücken im \emptyset um 1 volle Zustandsnote zu verbessern (tatsächlich sollen bis zu 1100 voll- oder teilerneuert werden).



Zusätzliche Pönalisierungstatbestände:

beim Verstoß gegen den wirtschaftlichen und sparsamen Einsatz von Bundesmitteln, der Häufung von Datenfehlern und der Totalsperrung von Brücken.

Ausweitung Berichtspflichten:

auf besonders kostenintensive Bauwerke wie Stützbauwerke und Standardisierung der Berichterstattung.



Vertragsanpassung / Länderquoten

Vertragsanpassung aus wichtigem Grund:

Der Vertragskündigung aus wichtigem Grund wird nunmehr die Möglichkeit der Vertragsanpassung aus wichtigem Grund voran gestellt, da keine Partei ein Interesse an einer Kündigung der LuFV haben dürfte. Der wichtige Grund ist als unbestimmter Rechtsbegriff nicht konkretisiert worden, um keinen abschließenden Katalog zu haben und sich damit jeglicher Flexibilität bei der Beurteilung von Einzelsachverhalten zu begeben.

Änderung der Länderquoten für die sog. SPNV-Bundesmitten:

Die Verteilung dieser Mittel orientierte sich ursprünglich am Verteilungsschlüssel der Regionalisierungsmittel mit einem Zuschlag für die neuen Bundesländer (29 % aufgrund einer Sondervereinbarung zum Abbau investiver Altlasten) und einem daraus resultierenden Abschlag für die alten Bundesländer (11 %). Da die investiven Altlasten in den neuen Bundesländern nach einvernehmlicher Feststellung mit diesen beseitigt sind, war der Verteilungsschlüssel anzupassen. Die Neuberechnung erfolgte bei ständiger Unterrichtung/Beteiligung der Länder anhand von 3 Faktoren: Bestands-, Nutzungs- und Perspektivfaktoren.



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



BRH / Messfahrten

Externe Finanzkontrolle:

Die gesetzlichen Kontrollrechte des BRH wurden umfassend beschrieben und konkretisiert. Hinsichtlich des Umfangs und des Ausübens der Kontrollrechte wurde Einvernehmen zwischen dem BRH erzielt und festgeschrieben.

Prüfung von Vergaben der EIU:

Auf Anregung der Vorsitzenden des RPA, Frau Hagedorn MdB und des Berichterstatters, Herrn Brackmann MdB sowie des BRH wird die bisher eingeschränkte Vergabepfung des EBA durch eine umfassende Prüfung durch den Jahresabschlussprüfer der DB AG ersetzt.

Nachrichtlich: Messfahrten des Bundes:

Im Auftrag des Bundes wurden Messfahrten zu allgemeinen Kontrollzwecken sowie zum Aufbau einer unabhängigen Datengrundlage von Netzdaten, insb. Gleisgeometriedaten, auf einem begrenzten, repräsentativen Anteil des Schienennetzes der EIU durchgeführt und gutachterlich untersucht. Gleichzeitig wurde untersucht, ob die von der DB Netz AG selbst erhobenen Daten mit den „Bundesdaten“ übereinstimmen.

Ziel ist es, perspektivisch ab 2015 eine neue LuFV-Qualitätskennzahl zum Oberbauzustand zu entwickeln, die aussagekräftig und zugleich leicht handhabbar ist.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur (BMVI)

Invalidenstraße 44
D-10115 Berlin

www.bmvi.de