

# Bericht

## des Arbeitskreises Bahnpolitik

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter  
der Länder (GKVS) am 12./13. September 2018 in Erfurt  
und zur Verkehrsministerkonferenz am 18./19. Oktober 2018 in Hamburg

### **TOP 5.9/ Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)** **TOP 5.5**

Durch die Marktüberhitzung im Infrastrukturausbaubereich können derzeit von den für die LuFV II beschlossenen zusätzlichen Mitteln nur ein Bruchteil der ursprünglich angedachten Mehrinvestitionen beim Erhalt der Schieneninfrastruktur realisiert werden. Insbesondere bei Schwerpunktbereichen wie dem Brückenersatz oder dem barrierefreien Ausbau von Stationen ist dies deutlich. Es ist zu befürchten, dass der Bund überlegt, diese Überhitzung nicht durch noch mehr „fresh money“ weiter anzufeuern. Dem sollte mit einer VMK-Forderung deutlich entgegen getreten werden.

Darüber hinaus ist generell zu beobachten, dass die bundeseigenen EIU ihr Handeln stark am finanziellen Anreizsystem der LuFV ausrichten. Kundenzufriedenheit (auch im Schienengüterverkehr) und Fahrgastzahlen stellen für die EIU keinen direkten finanziellen Anreiz dar.

Der barrierefreie Ausbau im Rahmen der LuFV orientiert sich bislang primär am baulichen Zustand der Anlagen, da nur dieser – unabhängig von der Anzahl der Nutzer -- für jede Station im Anreizsystem der LuFV bewertet wird. So werden oftmals schwach genutzte Stationen mit höherer Priorität barrierefrei ausgebaut als systemwichtige Knotenbahnhöfe mit 4000 und mehr Ein- und Aussteigern pro Tag. Diesen Fehlanreiz gilt es zu beseitigen.

Der damalige Bundesminister Alexander Dobrindt hat Anfang 2016 entschieden, dass es im Rahmen von Um- und Ausbauten von Verkehrsstationen im Rahmen von Bedarfssplanprojekten nicht zur Verschlechterung einer vorhandenen Stufenfreiheit kommen darf. Es ist nicht vermittelbar, dass sich dieses Verschlechterungsverbot nur auf Bedarfssplanprojekte bezieht. Bei LuFV-Projekten gibt es nach wie vor Fälle, in denen vorhandene höhengleiche Bahnsteigzugänge durch nicht barrierefreie höhenfreie Lösungen ersetzt werden. Es sollte daher eine Ausweitung des Verschlechterungsverbots auf alle Stationsprojekte, d.h. auch auf LuFV-Projekte, eingefordert werden.

Nachdem es Bestrebungen innerhalb des Bundes – vor allem seitens des BMI – gibt, sicherheitssteigernde Maßnahmen entlang der Bahninfrastruktur wie z.B. Videoüberwachungsanlagen oder Digitalfunkinfrastruktur – im Rahmen der LuFV zu finanzieren, wird es für sinnvoll gehalten zu verdeutlichen, dass keinerlei Maßnahmen akzeptiert werden, die nur sehr indirekt dem Eisenbahnverkehr zugutekommen.

Hinsichtlich des in der LuFV enthaltenen Budgets für Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen im SPNV (LuFV Anlage 8.7) und seinen Rahmenbedingungen sollte insgesamt eine Umsetzung der Regensburger Erklärung vom 8. Juni 2017, welche die Länder im Rahmen des Ländervorgesprächs zur Sitzung des korrespondierenden Unterarbeitskreises beschlossen haben, eingefordert werden. Modifiziert werden sollte angesichts der Marktentwicklung und der In-Frage-Stellung der bestehenden Länderquoten durch den Bund die Forderung nach der Dynamisierung und der Aufteilung zwischen den Ländern. Nachdem der Bund weiterhin kein Bewusstsein für das Finanzierungsdilemma bei kleineren S-Bahn-Aus- und Neubaumaßnahmen (bei unter 50 Mio. € kein Ansatz für Bundesförderung trotz Infrastrukturzuständigkeit) signalisiert, sollte dieser Punkt noch einmal betont werden.