

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

(redigiertes)
Wortprotokoll
76. Sitzung

Berlin, den 3. Dezember 2008, 9.00 Uhr
Sitzungsort: Marie-Elisabeth-Lüders-Haus
Berlin, Adele-Schreiber-Krieger-Str. 1
Sitzungssaal: 3.101 (Anhörungsaal)

Vorsitz: Peter Hettlich, MdB

TAGESORDNUNG:

Vor Eintritt in die Tagesordnung **S. 7**

Tagesordnungspunkt 1 **S. 7**

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen
der Bundesrepublik Deutschland und der Deutsche Bahn AG

Selbstbefassung 16(15)SB-86

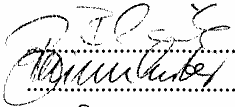
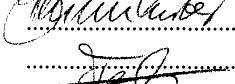
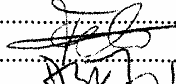
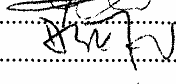
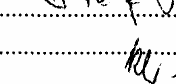
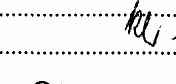
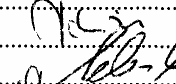
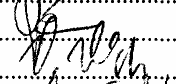
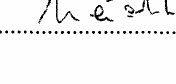
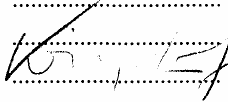
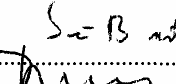
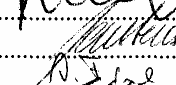

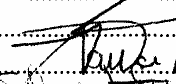
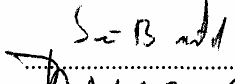
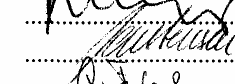
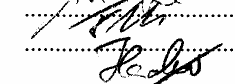
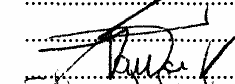
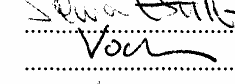
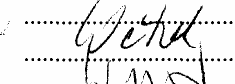
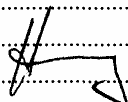
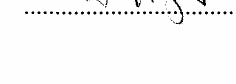






Mittwoch, 03. Dezember 2008, 09:00 Uhr

DEUTSCHER BUNDESTAG

Anwesenheitsliste

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

Sitzung des Ausschusses Nr. 15 (Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
CDU/CSU		CDU/CSU	
Blank, Renate		Bellmann, Veronika	.....
Brunnhuber, Georg		Börsen (Bönstrup), Wolfgang	.....
Deittert, Hubert		Dörflinger, Thomas	.....
Ferlemann, Enak		Eichhorn, Maria	.....
Fischer (Hamburg), Dirk		Friedrich (Hof) Dr., Hans-Peter	.....
Götz, Peter		Granold, Ute	.....
Hofbauer, Klaus		Heynemann, Bernd	.....
Scheuer Dr., Andreas		Hübinger, Anette	.....
Schmitt (Berlin), Ingo		Kammer, Hans-Werner	
Sebastian, Wilhelm Josef		Königshofen, Norbert	.....
Storjohann, Gero		Koepen, Jens	.....
Vogel, Volkmar Uwe		Lippold Dr., Klaus W.	.....
Wächter, Gerhard		Mayer (Altötting), Stephan	.....
SPD		SPD	
Bartol, Sören		Blumentritt, Volker	.....
Beckmeyer, Uwe		Brase, Willi	.....
Carstensen, Christian		Burkert, Martin	.....
Faße, Annette		Danckert Dr., Peter	.....
Fornahl, Rainer		Graf (Rosenheim), Angelika	.....
Hacker, Hans-Joachim		Grasedieck, Dieter	
Kranz, Ernst		Herzog, Gustav	.....
Paula, Heinz		Hübner, Klaas	.....
Schwarzelühr-Sutter, Rita		Müller (Chemnitz), Detlef	.....
Vogelsänger, Jörg		Multhaupt, Gesine	.....
Weis, Petra		Ortel, Holger	.....
Wetzel Dr., Margrit		Rossmann Dr., Ernst Dieter	.....
Wright, Heidi		Schmidt Dr., Frank	.....

Mittwoch, 03. Dezember 2008, 09:00 Uhr

DEUTSCHER BUNDESTAG

Anwesenheitsliste

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

Sitzung des Ausschusses Nr. 15 (Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
<u>FDP</u>		<u>FDP</u>	
Döring, Patrick	Geisen Dr., Edmund Peter	.....
Friedrich (Bayreuth), Horst	Goldmann, Hans-Michael	.....
Günther (Plauen), Joachim	Haustein, Heinz-Peter	.....
Mücke, Jan	Kopp, Gudrun	.....
<u>DIE LINKE.</u>		<u>DIE LINKE.</u>	
Bluhm, Heidrun	Claus, Roland	.....
Heilmann, Lutz	Leutert, Michael	.....
Menzner, Dorothee	Seifert Dr., Ilja	.....
<u>BÜ90/GR</u>		<u>BÜ90/GR</u>	
Hermann, Winfried	Andreae, Kerstin	.....
Hettlich, Peter	Herlitzius, Bettina	.....
Hofreiter Dr., Anton	Steenblock, Rainer	.....
<u>fraktionslos</u>			
Nitzsche, Henry *		


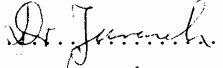

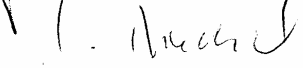

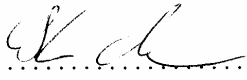

* Beratendes Mitglied

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15)

Öff.

Mittwoch, 03. Dezember 2008, 09:00 Uhr

<u>Fraktionsvorsitzende:</u>	<u>Vertreter:</u>
CDU/ CSU
SPD
FDP
DIE LINKE.
BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

<u>Fraktionsmitarbeiter:</u> (Name bitte in Druckschrift)	<u>Fraktion:</u>	<u>Unterschrift:</u>
Bentler	Grüne	
Dr. Juranek	BSU/ GR	
Seebach	CDU/CSU	
Diedrich	LINKE	
Odenwald	CDU/CSU	
Witt	SPD	
Reyberg	SPD	

**Öffentliche Anhörung
des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
am Mittwoch, dem 3. Dezember 2008 ab 9.00 Uhr**

zur „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen
der Bundesrepublik Deutschland und der Deutsche Bahn AG“

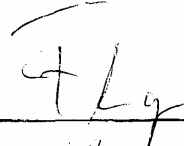
Sachverständige

Unterschriftenliste

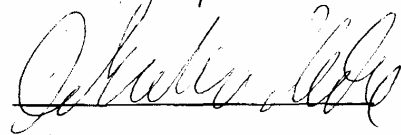
Prof. Dr. Christian Böttger
Fachhochschule für Technik
und Wirtschaft Berlin



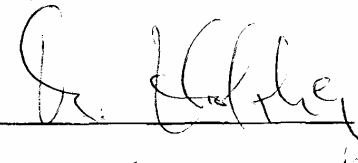
Dirk Flege
Geschäftsführer, Allianz Pro Schiene e. V.



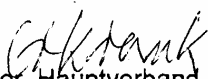
Dr. Martin Henke
Geschäftsführer, Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen (VDV)



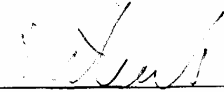
Michael Holzhey
KCW GmbH



Michael Knipper
Hauptgeschäftsführer, Hauptverband
der Deutschen Bauindustrie e. V.



Prof. Dr. Kay Mitusch
TU Berlin



Prof. Dr. Ronald Pörner
Hauptgeschäftsführer, Verband der Bahnindustrie
in Deutschland e. V. (VDB)



Vor Eintritt in die Tagesordnung

Tagesordnungspunkt 1

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutsche Bahn AG

Selbstbefassung 16(15)SB-86

Stellv. Vorsitzender: Schönen guten Morgen meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen. Ich darf Sie zur öffentlichen Anhörung zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DB AG, herzlich begrüßen. Mein Name ist Peter Hettlich, ich bin der stellv. Vorsitzende dieses Ausschusses und ich möchte Sie auch im Namen des Vorsitzenden Dr. Klaus Lippold herzlich heute Morgen hier begrüßen. Dr. Lippold ist heute terminlich verhindert, deswegen übernehme ich den Vorsitz dieser Anhörung. Als Sachverständige darf ich ganz herzlich begrüßen – von links nach rechts – zunächst Prof. Dr. Christian Böttger, von der Fachhochschule für Technik und Wirtschaft in Berlin. Daneben Herrn Dirk Flege, den Geschäftsführer der Allianz pro Schiene. Des Weiteren Dr. Martin Henke, Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen. Daneben Herrn Michael Holzhey von der KCW GmbH. Und dann Herrn Schwager, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes der mittelständischen Bauwirtschaft, der heute für den erkrankten Herrn Knipper vom Bundesverband der Deutschen Bauindustrie eingesprungen ist. Daneben Prof. Dr. Kai Mitusch, von der TU Berlin. Und Prof. Dr. Ronald Pörner, der Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland. Sie haben – ich möchte mich dafür herzlich bedanken – Ihre schriftlichen Stellungnahmen übersandt. Die liegen auch den Kolleginnen und Kollegen hier vor. Ich schlage jetzt vor, dass wir – wie üblich bei uns in den Anhörungen – jeweils mit fünf Minuten Statements der Sachverständigen beginnen. Dann bitte ich die entsprechenden politischen Sprecher der Fraktionen sich auch rechtzeitig zu melden, um so eine erste Frageunde dann eröffnen zu können. Prof. Dr. Böttger, Sie haben das Wort, bitte sehr!

Prof. Dr. Christian Böttger: Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Vielen Dank erst einmal für die Einladung. Zu dem Entwurf der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung habe ich ein paar Kritikpunkte vorzubringen. Wobei zuerst einmal zu sagen ist, dass ich ein solches Instrument für grundsätzlich sehr positiv halte. Ich glaube, es

ist vernünftiges Instrument um die Verantwortung des Bundes und der DB AG bei der Finanzierung der allgemeinen Infrastruktur zu regeln, deswegen ist es also grundsätzlich zu begrüßen, Ich sehe allerdings noch einiges an Verbesserungspotential oder Kritikpunkten. Zum einen ist es so, dass der vorliegende Vertragsentwurf in einigen Kernpunkten noch unvollständig ist und ich mich frage, ob es eigentlich vernünftig ist, einen solchen Vertrag abzuschließen, der immerhin über 12,5 Mrd. Euro an Steuergeldern ausgibt, wenn einige ganz zentrale Dinge noch nicht geregelt sind. Und so etwas im Nachhinein zu regeln, wenn der Vertrag schon abgeschlossen ist, ist natürlich immer schwierig. Das Zweite ist die Unterfinanzierung der Eisenbahninfrastruktur, die damit natürlich nicht behoben wird. Wenn Sie sich einmal anschauen, die Beträge, die der Bund bereitstellt plus die zugesagten Eigenmittel der DB AG, liegen unter dem, was derzeit einerseits investiert wird, zum anderen in die Instandhaltung hineingesteckt wird. Das heißt also, die Inputgrößen sind sicherlich nicht geeignet, um eine Sicherung der Infrastrukturqualität zu gewährleisten. Hinzu kommt also, dass die Zahlungen, die die DB AG selber leisten muss, nicht einmal sanktionsbewehrt sind. Also die Ersatzinvestitionen der DB, die könnten im Prinzip auch wegfallen, ohne dass es dort irgendeine rechtliche Möglichkeit gibt, dagegen einzuschreiten. Sicherlich ist besonders auf das Thema der laufenden Instandhaltung hinzuweisen. Da werden zurzeit etwa 1,6Mrd. bis 1,7 Mrd. Euro ausgegeben. Das ist offenbar auch der Betrag, den eine gemeinsame Arbeitsgruppe DB, Eisenbahnbundesamt und Bundesverkehrsministerium für richtig und für notwendig hält. Dann frage ich mich, warum man eigentlich einen Betrag, der eben 30 Prozent darunter liegt, als Zielwert dort ansetzt. Der weitere Punkt ist, dass – aus meiner Sicht – die Messkriterien nicht ausreichend sind. Also, gerade wenn man sagt, die Inputgrößen können eigentlich nicht gewährleisten, dass das Netz in einem guten Zustand ist, dann muss man überlegen, wie man die Outputgrößen vernünftig bemisst. Da sind nach meiner Überzeugung auch keine hinreichenden Kriterien vorgegeben. Also im Bereich der sanktionsbewährten Kennzahlen fehlt eigentlich jede Messung von Anlagen außerhalb des Gleises. Die gesamten Messwerte sind – aus meiner Sicht – also nicht ausreichend. Also auch Dinge, die seit Jahren eigentlich berichtet werden, wie Anlagenalter oder Störungszeiten. Störbestehenszeiten werden nicht mit aufgenommen. Aus meiner Sicht reichen eben auch die vereinbarten Sanktionen nicht aus. Ich hatte ja schon gesagt, der Eigenbeitrag der DB in die Infrastruktur ist also in keiner Weise dort sanktioniert. Einige Dinge sollen erst im Nachhinein

verhandelt werden, fehlen also noch. Was man auch sehen muss, der Zustand von 2006, was die Fahrzeitverluste angeht, wird als vertragsgemäß anerkannt. Also alle Störungen, die damals bereits bestanden, werden damit jetzt quasi verstetigt und als vertragskonform anerkannt. Dann gibt es eine ganze Reihe von Dingen, auf die ich hier nicht im Einzelnen eingehen will, was die Messung angeht, Ermittlung von diesen theoretischen Fahrzeitverlusten, was alles nicht zählt. Da gibt es endlos viele Schlupflöcher, die dazu führen werden, dass man überhaupt keine Chance hat, dass dieser Wert jemals überschritten wird. Auch die angekündigten Verbesserungen dieser Qualitätskennzahlen die darin enthalten sind, sind also marginal. Was ich weiterhin für bedenklich halte ist, dass eben diese 2 Prozent weiterhin darin stehen. Diese 2 Prozent der Strecken, die stillgelegt werden können, ohne dass der Zuschuss des Bundes angepasst wird. Als Vorsitzender einer Aktiengesellschaft ist man eigentlich verpflichtet, das Wohl der Aktiengesellschaft zu mehren und den Gewinn zu mehren. Wenn man sagt, Sie bekommen das gleiche Geld für weniger Leistung, dann ist – nach meiner Überzeugung – der Vorstand einer Aktiengesellschaft geradezu verpflichtet zu sehen, dass er diese 2 Prozent stilllegt. Ich glaube nicht, dass es vernünftig ist, dass man einen finanziellen Anreiz dafür schafft, Strecken stillzulegen. Das andere ist eben, dass man sagt, die DB darf dann aber ihre Mittel anteilig kürzen. Wenn also 2 Prozent der Strecken stillgelegt werden, bleibt der Bundeszuschuss der gleiche, aber die DB darf ihre Eigenmittel gleich linear kürzen. Das sehe ich also nicht. Hinzuweisen ist eben auch auf die Verwendungssperre von Bundesmitteln für schwach ausgelastete Nebenstrecken. Also auch das wird den ökonomischen Druck auf Nebenstrecken sicherlich weiter erhöhen. Abschließend ist noch zu sagen, dass ich schon dafür plädiere würde, dass die Transparenz der Berichterstattung verbessert wird. Dass man also mindestens eine Vorlage im Verkehrsausschuss oder im Bundestag vorsieht und vielleicht auch noch eine weitergehende Veröffentlichung. Das ist derzeit nicht vorgesehen. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Prof. Böttger! Als nächstes Herr Flege, bitte sehr!

Dirk Flege: Vielen dank Herr Hettlich, sehr geehrte Abgeordnete, meine Damen und Herren! Die Allianz pro Schiene hat zu Beginn der Legislaturperiode in ihrem verkehrspolitischen Forderungskatalog, dem Fahrplan Zukunft, eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Infrastrukturbetreiber gefordert, um – so heißt es – in dem Forderungskatalog, die Stetigkeit des Mittelabflusses

und die Netzqualität dauerhaft zu gewährleisten. Jetzt gut 3 Jahre später sind wir soweit. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, kurz LuFV, zwischen Regierung und Deutscher Bahn ist endverhandelt. Der Entwurf liegt auf dem Tisch. Die abschließende Entscheidung, ob die LuFV zum 01.01.2009 in Kraft tritt, obliegt nun dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages. Wir von der Allianz pro Schiene würden es sehr begrüßen, wenn die LuFV zum 01. Januar 2009 Inkrafttreten könnte. Der vorliegende Vertragsentwurf bietet die Chance, die von uns bereits 2005 geforderte dauerhafte Sicherung der Netzqualität und die Stetigkeit des Mittelabflusses zu gewährleisten. Ich sage ganz bewusst „die Chance“, eine Garantie haben wir nicht. Dafür ist die Materie zu komplex und in Teilen immer noch zu undurchsichtig. Mehr Transparenz ins Bundesschienennetz zu bringen, ist für die Allianz pro Schiene ein Wert an sich. Transparenz ist die notwendige Voraussetzung, um im politischen Raum richtige, oder sagen wir besser, bewusste Entscheidungen treffen zu können. Hier bietet der LuFV-Entwurf klare Vorteile im Vergleich zum Status quo. Es soll mit der Qualitätskennziffer Gesamtsignal Standardabweichung ein Frühwarnsystem etabliert werden, dass es dem Bund ermöglichen würde, Infrastrukturmängel und Langsamfahrstellen bereits vor deren Eintritt zu erkennen. Wenn der Bundestag nun noch dafür sorgt, dass der Abgleich der Realität mit dieser wichtigen Qualitätskennziffer Politik und Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird, haben wir einen enormen Fortschritt erreicht. Bislang sieht der LuFV-Entwurf lediglich vor, dass die Netzdarstellung an Hand dieser Qualitätskennziffer dem Bund – wer auch immer das sein mag – im konkreten Falle zugänglich gemacht wird. Transparenz in dem Sinne, wie wir uns sie wünschen, haben wir jedoch erst, wenn nicht nur die Bundesregierung sondern auch Bundestag und Fachöffentlichkeit die Einhaltung der Qualitätskennziffern nach eigener Lektüre der Originaldokumente beurteilen können. Wenn Sie, sehr verehrte Abgeordnete, dafür sorgen würden, dass der Netzzustandsbericht jährlich Gegenstand öffentlicher Diskussionen würde, hätte sich der Einsatz für die LuFV schon gelohnt. Wir hätten endlich mehr Transparenz im Schienennetz. Neben stärkerer Transparenz erhoffen wir uns Fortschritte durch die verbindliche Festlegung von Infrastrukturqualitätszielen. Wenn etwa der theoretische Fahrzeitverlust im Gesamtnetz von Jahr zu Jahr verbindlich reduziert werden soll, führt die Ausrichtung des unternehmerischen Handelns auf dieses Qualitätsziel zu ganz anderen Aktivitäten, als wenn wie bislang in erster Linie darauf geachtet wird, dass die Bundesmittel nicht zweckentfremdet eingesetzt werden. Ich bin mir sicher, dass die Vereinbarung von Inf-

rastrukturqualitätszielen, die es ja bislang in dieser Form nicht gibt – das Denken und Handeln der Beteiligten grundlegend verändern wird. Die Ergebnisorientierung wird bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Bund zunehmen, die Prozessorientierung wird abnehmen. Wir begrüßen das sehr. Der dritte große Vorteil des LuFV-Entwurfes ist die Verstetigung des Infrastrukturbeitrages des Bundes über die Vertragslaufzeit. Die Verstetigung der Mittel ist im Eisenbahnbereich fast so wichtig, wie die Höhe der Bundesmittel. Wir alle kennen die Debatte um nicht verbaute Bundesmittel. Das hat auch mit den bislang von Jahr zu Jahr schwankenden Geldflüssen zu tun. Auch das so genannte Jahresendfieber und die typische Jahresanfangsflaute haben mit unstetigem Mittelfluss zu tun. Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und DB AG für Einzelmaßnahmen sind in den vergangenen Jahren oft erst im Sommer unterschrieben worden. Bis zum Jahresende muss das Geld dann getreu dem kameralistischen Prinzip verausgabt werden, ansonsten verfällt es. Leidtragende sind die Unternehmen, neben der DB Netz AG oft mittelständische Baufirmen, die ständig Kapazitäten hoch- und wieder runterfahren müssen. Dieser volks- und betriebswirtschaftlich gesehen ineffiziente Mitteleinsatz, dürfte nach Inkrafttreten der LuFV zumindest im Bereich der Ersatzinvestitionen der Vergangenheit angehören. Mehr Transparenz, Ergebnis statt Prozessorientierung und Verstetigung der Bundesmittel sind drei zentrale Vorteile des LuFV-Entwurfes. Dieser LuFV-Entwurf hat aber auch Schwächen, teilweise gravierende Schwächen. Ich zähle sie lediglich schlaglichtartig auf, weil sie auch nahe zu allen anderen Stellungnahmen der Sachverständigen ähnlich formuliert sind:

1. die 2,5 Mrd. Euro Bundesbeitrag für die Ersatzinvestitionen reichen nicht aus, wenn man das Bundesschiennetz in kleinere Qualitätseinheiten einteilen will. Die Allianz pro Schiene hält es für sinnvoll, kleinere Qualitätseinheiten als das Fern- und Ballungsnetz auf der einen Seite und das Regionalnetz auf der anderen Seite zu definieren. Wir halten einen jährlichen Infrastrukturbeitrag des Bundes in Höhe von 3 Mrd. Euro samt Einteilung des Netzes in kleinere Qualitätseinheiten für verkehrspolitisch zielführender.
2. Neu- und Ausbauprojekte, wie in der Anlage 8.7. aufgeführt, haben in der LuFV nichts zu suchen. Sie sind systemfremd und gehören in den Bedarfsplan. Hierbei handelt es sich immerhin um Beträge von rund 200 Mio. Euro im Jahr.
3. Die verkehrspolitisch wichtigste Kennziffer fehlt im LuFV-Entwurf. Es wer-

den keine Qualitätskennzahlen zur Entwicklung der Kapazität des Bundesschiennetzes vereinbart. Zurzeit gibt es noch keine allseits anerkannte Berechnungsgrundlage für diese Kapazitätskennzahl. Deshalb akzeptieren wir, dass die LuFV erst einmal ohne Kapazitätskennzahl startet. Was wir mit Nachdruck einfordern ist, dass die Entwicklung einer Kapazitätskennzahl unverzüglich beginnt und zwar unter Beteiligung der Verbände.

4. Der 2-Prozent-Korridor in der LuFV ist zu großzügig bemessen. Die Streckenlänge des Bundesschiennetzes kann um 2 Prozent schrumpfen und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen bekommen das gleiche Geld vom Bund. Das ist trotz des natürlich weiterhin geltenden § 11 AEG ein Anreiz zur Streckenstilllegung. Die Allianz pro Schiene plädiert dafür, als Maßeinheit, die Gleislänge statt der Streckenlänge zu nehmen und lediglich einen 1-Prozent-Korridor zu erlauben.
5. Die Qualitätskennzahlen für die Bahnhöfe – genauer formuliert – für die Verkehrsstationen, sind in der LuFV zwar vorgesehen, aber noch nicht konkretisiert. Eine kundenorientierte Konkretisierung sollte so rasch wie möglich und so differenziert wie möglich erfolgen.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, diese und weitere Kritikpunkte werden Sie von meinen Sachverständigenkollegen in gleicher oder ähnlicher Form heute noch öfter hören. Was durchaus unterschiedlich bewertet werden kann und vielleicht auch in den Sachverständigenanmerkungen gleich unterschiedlich bewertet wird, ist die Frage: Was für Schlussfolgerungen zieht man daraus? Lädt man den LuFV-Entwurf wegen diverser Unzulänglichkeiten ab? Oder sagt man: Die Vorteile und Chancen überwiegen, die LuFV soll bis zum 01.01.2009 in Kraft treten. Ich glaube, das Urteil hängt ganz wesentlich vom Bewertungsmaßstab ab. Vergleicht man den LuFV-Entwurf mit dem Status Quo der Ersatzinvestitionsfinanzierung und all ihren Unzulänglichkeiten oder spiegelt man den LuFV-Entwurf an einem verkehrspolitischen Ideal, das wir uns wünschen. Die Allianz pro Schiene hat für sich den Vergleich des LuFV-Entwurfes mit den bisherigen Finanzierungspraxisjahren von Ersatzinvestitionen entschieden. Und da lautet unser eindeutiges Urteil: Die Chancen und Vorteile überwiegen. Wir plädieren für ein Inkrafttreten zum 01.01.2009. Verkehrspolitisch notwendige Korrekturen sollten, wenn sie bis zum 01.01.2009 nicht mehr zu bewerkstelligen sind, in der Folge-LuFV umgesetzt werden. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Flege und als nächstes Dr. Henke!

Dr. Martin Henke: Vielen Dank Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Der VDV begrüßt ausdrücklich den Abschluss von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen zur Erhaltung und Sicherung der Qualität des Infrastrukturbestandes von Eisenbahnen. Ich sage nicht der Eisenbahn des Bundes, sondern von Eisenbahnen insgesamt. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen ermöglichen den überfälligen Wechsel vom Kameralismus zu effizienten Vertragsstrukturen, wie sie in der Wirtschaft allgemein üblich sind. Wir waren daher auch der erste Verband der sich für solche Verträge öffentlich ausgesprochen hat. Sie waren seinerzeit eine Bedingung für einen Börsengang der DB AG, die der Verband formuliert hat. Sie ist aber auch nach wie vor eine Forderung, die unabhängig von diesem politischen Ziel gefordert wird. Das Präsidium des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen hat sich im September noch einmal mit spezifischen Anforderungen an die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung beschäftigt. Dem ging ein umfassender Abwägungsvorgang vorher. Zuvor hatte es zwischen den annähernd 200 Eisenbahnverkehrsunternehmen, 125 Eisenbahninfrastrukturunternehmen und zahlreichen Verbänden, die bei uns organisiert sind – wie Sie sich sicherlich vorstellen können – auch einige Debatten dazu gegeben. Aber man hat sich im Präsidium zu einer einheitlichen Haltung bekannt. Dieser einheitlichen Haltung, die wir auch in unserem Positionspapier, das Ihnen vorliegt, dargestellt haben, entspricht die vorliegende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nur teilweise. Dennoch ist sie – aus unserer Sicht – als Fortschritt gegenüber dem Status quo zu würdigen. Im Einzelnen ist unsere Kritik, dass die 2,5 Mrd. Euro und da schließe ich mit dem, was meine Vorredner gesagt haben an, zur nachhaltigen Sicherung des Bestandsnetzes nicht ausreichen. Der Betrag wurde im Jahre 2003 auf der Preisbasis von 2001 ermittelt. In der Zwischenzeit sind die Preise wesentlich gestiegen. Deshalb muss auch der Betrag inflationsbedingt höher liegen und im Hinblick auf die Baupreise, auf die spezifischen Preise die maßgeblich sind für das Geschehen im Netz, dynamisiert werden. Im Übrigen ist der bestehende Nachholbedarf aus den vergangenen Jahren nicht berücksichtigt worden. Ein solcher Nachholbedarf besteht nicht nur im Hinblick auf die Eisenbahnen im Osten der Republik sondern ebenfalls im Westen. Wir halten die Kapazität des Netzes für ähnlich wichtig, wie das Fehlen von Geschwindigkeitseinbrüchen. Es sind bereits eine ganze Reihe von Strecken im Schienennetz der E-

isenbahn des Bundes für überlastet erklärt worden. Ich denke, dass unabhängig davon, ob zeitweise wirtschaftliche Einbrüche, wie sie beispielsweise jetzt auch in den nächsten Wochen aufgrund der verlängerten Werksferien bei den Eisenbahnen spürbar sein werden, es in mittlerer Frist grundsätzlich wieder zu bedeutenden Kapazitätsengpässen im Netz kommen wird. Dementsprechend ist die Kapazität für uns ein ganz maßgeblicher Faktor. Eine kapazitätsbezogene Kennzahl ist derzeit in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nicht vorgesehen. Sie wird allerdings – das ist immerhin zu würdigen – für das Jahr 2013 in Aussicht gestellt. Es ist zu konstatieren, dass in der Wissenschaft bisher kein Konsens über Kapazitätskennzahlen besteht. Es ist aber unsere klare Erkenntnis, dass es solche Kapazitätskennzahlen geben kann. Deshalb ist es auch aus unserer Sicht sinnvoll, eine solche Kapazitätskennzahl unter Einbeziehung der Eisenbahnbetriebswissenschaften zu entwickeln. Hier ist der Bund in den nächsten Jahren ausdrücklich gefordert. Wir werden uns, unabhängig davon, ob man sich dieser Herausforderung stellen wird, auch als Verband an diesem Kapazitätskriterium versuchen. Es gibt eine ganz Reihe von Ansätzen, an denen man in den nächsten Jahren arbeiten muss, um in der nächsten Vertragsperiode eine belastbare Kapazitätskennzahl in die Vereinbarung einzubringen. Wir hatten als Überbrückungskriterium bis zu diesem Zeitpunkt, die Hilfsgröße Netzzumfang, ausgedrückt in Gleislänge, vorgeschlagen. Diese ist jedoch nicht berücksichtigt. Im Übrigen fehlt es an einer Differenzierung nach Teilnetzen. Deshalb ist – aus unserer Sicht – eine mangelnde Sicherung einer flächendeckenden Qualität, nicht ganz auszuschließen. Eine Aufteilung in Fern- und Ballungsnetz einerseits und in eine Gesamtheit von Regionalnetzen andererseits, reicht aus unserer Sicht nicht. Im Übrigen sind die Kennziffern für die Bewertung der Anlagen und Bahnhöfe zu wenig konkret. Es ist also festzustellen, dieser Entwurf hat – aus unserer Sicht – Mängel. Aber er ist dennoch wesentlich besser als das, was bislang in der Abrechnung solcher Mittel und in der Zuweisung solcher Mittel passiert. Er bringt einen Vorteil dadurch, dass er den Wandel von der Input- zur Outputkontrolle mit sich bringt. Er bringt damit einen Fortschritt für das System Eisenbahn. Ich weiß aus meinen vorangegangenen Tätigkeiten sehr genau, wie der derzeitige Modus im Verhältnis auf die Abrechnung von Mitteln für das Bestandsnetz läuft. Dieser ist eindeutig als volkswirtschaftliche Fehlsteuerung zu betrachten. Deshalb ist, selbst wenn das Glas eben nur halb voll ist – aus unserer Sicht – dieses halb volle Glas immer noch besser als ein ganz Leeres. Der LuFV-Entwurf würde, wenn er nun umgesetzt wird mehr Transparenz bringen und

Ihnen auch als Abgeordnete - auch der Bundesregierung - besser ermöglichen, Verantwortung im Sinne des Verfassungsauftrages zu übernehmen. Wir sollten an den Erfahrungen den Erfolg messen und in der zweiten Vertragsperiode dann nachsteuern. Wir werden hierzu auch konkrete Vorschläge machen. Abschlussbemerkung: Der Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sollte nicht vom Eigentümer abhängig gemacht werden. Auch die nicht bundeseigenen Eisenbahnen sehen in einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ein geeignetes Finanzierungsinstrument, das ihnen aus Sicht des VDV nicht vorenthalten werden sollte. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Dr. Henke! Als nächstes Herr Holzhey.

Michael Holzhey: Vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich kann mich nur anschließen. Wie wir sowieso heute einiges doppelt hören werden, aber das ist ja auch eine Art von Präferenzäußerung, die vielleicht wichtig ist, wo die Schwächen von allen gesehen werden, wo vielleicht die Stärken. Ich glaube, dass der Abschluss selber erst einmal zu begrüßen ist. Füge aber gleich hinzu, so wie er jetzt konfiguriert ist, die LuFV, wird sie wenig steuern. Ich glaube sie wird fast gar nicht steuern, was auch unter anderem damit zusammenhängt, dass der Abschließende eigentlich gar nicht steuern will. Sonst hätte man in drei Jahren genügend Zeit gehabt, manches zu ändern. Ich komme einfach auf die wichtigsten Schwächen, um vielleicht doch noch Verbesserungspotentiale anzuregen. Die fehlende strecken- und teilnetzbezogene Differenzierung wurde schon genannt. Da wird zum Beispiel eingewandt, das könne man nicht oder wäre schädlich, denn wenn man Größen von 300, 500 Kilometer Teilnetzen festläge, dann würde – sozusagen – die Flexibilitätmasse geringer. Vergleichen Sie das einmal mit einer NE-Bahn. Es gibt nur wenige in Deutschland die 300 bis 500 Kilometer Netz haben. Keiner würde sagen, die wären nicht in der Lage ihr Netz nach Qualitätskriterien zu steuern. Das Gleiche müsste die DB auch können. Wenn die DB fünf Regionetze entwickelt, muss sie auch Kriterien haben, um in Hinblick auf angeblich selbständige Einheiten nach Qualitätskriterien zu steuern. Das ist also kein Argument, wenn man 300 bis 500 Kilometer nicht über eine bestimmte Zeitachse sauber pflegt, dann ist das schon ein erheblicher Qualitätsmangel. Das ist ein vorgeschobenes Argument. Was mir in Gänze fehlt und das wichtigste Kriterium ist, ist das Anlagenalter. Da kommt immer das Argument, „ja schaut doch mal die Römerbrücke an, die ist 2000 Jahre alt, die hält doch auch noch“. Also Anlagenalter sei per se kein Kriterium. Ja, Geld im Einzelfall,

aber nicht über das Gesetz der großen Zahl. Das dürfte jedem einleuchten. Also, wenn das Anlagenalter, wie im Infrastrukturzustandsbericht sichtbar, über zwei Jahre kontinuierlich steigt, in fast allen Bereichen, teilweise sogar um mehr als ein halbes Jahr pro Jahr, dann heißt es ja wohl nach Adam Riese, dass nur knapp die Hälfte der eigentlich notwendigen nachhaltigen Investitionen in diese Gewerke fließen. Das ist ein absolutes Alarmkriterium. Ich brauche so ein Frühwarnsystem, um in Zukunft – gerade auch als Haushaltsgesetzgeber – zu wissen, was auf mich zukommt. Denn irgendwann - wir wissen, dass Infrastruktur geduldig ist - kann man lange noch einmal Instandhalten, noch einmal etwas drauf packen, aber irgendwann kommt der – sozusagen „big bang“ – und in dem Moment, gerade zum Beispiel die 10.000 Brücken – glaube ich – sind es, stehen dann plötzlich vor der Tür und müssen saniert werden. Und in dem Moment werden Sie immer eine Mittelüberforderung haben und dann ist es passiert. Darauf wird spekuliert, weil dann der Netzbetreiber die Hand öffnet und sagt „Bund jetzt musst du wieder einspringen“, oder Länder. Also, das Anlagenalter ist das Wichtigste. Interessanterweise hat das BMVBS das ja auch einmal so gesehen. Wenn man eine alte Unterlage anschaut, mit dem Titel „Dissenspunkte“ aus dem Jahr 2006. Position Bund: „Es muss verhindert werden, dass trotz der Infrastrukturbeiträge des Bundes das Anlagenalter weiter ansteigt. Ein hohes Anlagenalter erhöht das Risiko von späteren Qualitätsmängeln. Daher muss das durchschnittliche Anlagenalter als Frühwarnsystem zusätzliches Qualitätskriterium der Infrastruktur sein“. Richtig! Man fragt sich nur, warum das nicht drin geblieben ist. Die Position der DB war bekanntermaßen anders. Und wie so oft, hat sich leider der Falsche durchgesetzt. Die Mindestschwellen, da bin ich auch in guter Gesellschaft zur Bau- und Bahnindustrie, die glaube ich, über die Praktiker eigentlich am Besten wissen, wo die Gefahren drinstecken. Wenn beide das erwähnen, sollte man darüber sehr intensiv nachdenken. Zu den Mindestschwellen hat Herr Böttger schon einiges gesagt. Es ist sehr bedrohlich, wenn eine Mindestschwelle festgelegt wird, die bei 75 Prozent des heutigen Istwertes liegt, der noch dazu vom Rechnungshof als unzureichend kritisiert wird. Man erinnere sich, wodurch es überhaupt so kam, dass die Mittellinie von einer Zeit lang 1,2; 1,4 Mrd. Euro dann endlich auf 1,5; 1,6 Mrd. sprang. Das war ja nur nach dem Bericht des Rechnungshofes, als die DB sich dann genötigt sah, eine Sanierungsoffensive anzukündigen. Wenn jetzt, also geradezu eine Einladung ausgesprochen wird, dies auf 1,25 oder sogar 1 Mrd. Euro abzusenken, dann ist das extrem gefährlich. Also ich bin sehr für Effizienzgewinne, aber woher sollen

die in diesem Umfang kommen. Weiter, zum Sanktionssystem selber. So, wie das Sanktionssystem aufgebaut ist, wird es nicht sanktionieren. Denn zum Ersten sind die Ausgangswerte nicht klar, also wenn ich sage - was erstmal vom Grundprinzip richtig ist - , je mehr man verstößt, desto mehr sollte man bestraft werden. Also, die prozentuale Abweichung wird gekoppelt an die prozentuale Sanktion, dann muss ich aber wissen, was der Ausgangswert ist. Davon hängt es ja ab, ob das Qualitätskriterium wirklich erfüllbar ist oder ob es nur ein Dummy-Kriterium ist. Das müsste erst einmal nachgewiesen werden. Da müsste man Berechnungen anstellen, wie die wirtschaftlichen Vorteile des Netzbetreibers aussehen. Denn er wird als Aktiengesellschaft nüchtern kalkulieren, verstoße ich oder verstoße ich nicht. Das können Sie bei allen deutschen Verkehrsverträgen im SPNV sehen. Da haben die Länder Pönalen vereinbart, die liegen im symbolischen Bereich. Die DB kalkuliert sie lächelnd ein, völlig zu Recht. Aber sie haben überhaupt keine Steuerungswirkung. Haftungsregelungen fehlen, bis auf die persönliche Ebene. Ich glaube, dass man mindestens organschaftlich bis sogar oder positiv gewendet Anreizsysteme auf die Personalebene des Vorstandes gehen müsste. Interessanterweise hat auch das der Berater des BMVBS Hölter-Elsing ganz am Anfang, im ersten LuFV-Entwurf vorgeschlagen, es ist dann leider unter den Tisch gefallen. Man müsste Ersatzvorhaben anordnen können. Denn wie wollen Sie jemandem drohen, der im Zweifel weiß, in der nächsten Spielrunde ja doch wieder die Mittel bewilligt zu bekommen. Das geht nur über symbolische Maßnahmen, die dann zumindest in der Reputation wehtun. Und was ganz schlecht ist, dass Teilkündigungen nicht möglich sind. Es muss auf Dauer möglich sein Netze herauszulösen. Wenn das keine Drohung ist, die sowieso aus Effizienzgründen sehr wichtig wäre, kann man die DB – aus meiner Sicht – nicht steuern. Was mich besonders umtreibt, gerade weil der Bund entgegen seiner Zusage nicht das Benehmen mit den Ländern hergestellt hat, ist die Situation bei den Nahverkehrsinvestitionen. Es wurde schon angesprochen, die Sammelfinanzierungsvereinbarung fünf, so im Wert von 180 Mio. Euro passt eigentlich nicht in die Bestandsnetzsystematik. Das wurde bisher – sagen wir mal kaschiert – weil man einfach schlichtweg doch Projekte für Neu- und Ausbau anmelden konnte. Wenn auch in letzter Zeit schlechter, weil die DB sich meistens sperrte. Das soll jetzt dort voll einsortiert werden. Das wird im Ergebnis zu einer Mittelkürzung führen, die noch bisher den Wenigsten – glaube ich – aufgefallen ist. Ich lasse es mal damit bewenden. Kapazität wäre noch ein weiterer Punkt. Das Hauptproblem bleibt. Ich glaube, dass die

Bundesregierung eigentlich die DB nicht steuern will und das wird auch solange so bleiben, solange das Netz nicht unabhängig ist. Danke schön!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Holzhay! Als nächstes Herr Schwager. Ich wollte nur sagen, die schriftlichen Stellungnahmen liegen hier alle vor und insofern ist es vielleicht wichtig, dass Sie sich auf Ihre Essentials konzentrieren. Wir haben da noch mehrere Fragestunden. Wir machen das solange, bis hier keiner mehr eine Frage hat. Insofern machen Sie sich keine Sorgen, dass bestimmte Punkte in der ersten Runde jetzt nicht drankommen. Herr Schwager, bitte sehr!

Eberhard Schwager: Danke schön! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Ich springe hier heute ein für Herrn Knipper, der sich leider heute Morgen krank melden musste. Herr Knipper vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie arbeitet was Bahnfragen angeht, eng mit der Bundesvereinigung mittelständischer Bauunternehmen zusammen. Die Stellungnahmen, die hier abgegeben worden sind, sind von beiden Verbänden verfasst worden. Grundsätzlich begrüßen beide Verbände den Abschluss der LuFV. Sie würden sich natürlich wünschen, wenn man Mittel in Höhe von 3 Mrd. Euro anstelle von 2,5 Mrd. Euro zur Verfügung stellen würde. Die LuFV führt, wie hier meine Vorredner auch schon gesagt haben, zur Verstetigung der Mittel. Die Bauwirtschaft kann sich kapazitätsmäßig darauf einstellen. Wenn Sie der DB AG die Mittel jährlich zur Verfügung stellen, dann müssten Sie sicherstellen, dass diese auch wirtschaftlich und sparsam verwandt werden. Das tun Sie, indem Sie die DB AG auffordern, die Mittel klar im Wettbewerb zu vergeben. Die Bauindustrie ringt seit Jahren mit der DB AG darüber, nach welchen Verfahren die Mittel zu vergeben sind. Leider bringt das zukünftige Vergaberecht einige Unklarheiten. So lässt das zukünftige Vergaberecht – so es denn so kommt – Inhousegeschäfte der DB AG zu. Die DB AG könnte also an ihre Bahntöchter Mittel vergeben, ohne in Wettbewerb zu gehen. Leider lässt das neue Vergaberecht möglicherweise auch zu, dass Mittel vergeben werden können, dass die Bahn also völlig frei das Verfahren wählen kann. Insofern hat die Bauindustrie die letzten Monate sehr stark mit der Bahn um eben die richtigen Vergabeverfahren gerungen. Ihnen wird die gemeinsame Vereinbarung vorliegen, die die Verbände mit der Bahn getroffen haben, um eben Klarheit und Sicherheit für das zukünftige Vergabeverfahren zu haben und um sicherzustellen, dass die Mittel in einem transparenten Wettbewerb vergeben werden. Wir haben wochenlang mit der Bahn diese Vereinbarung ausgehandelt. Es ist beabsichtigt, die

Vereinbarung in § 10 der LuFV mit hinein zu nehmen. Man sollte aber dann eine klare Formulierung auch in § 10 finden, die auf diese Vereinbarung Bezug nimmt. § 10 sollte lauten: „Die EEU verpflichten sich den Infrastrukturbeitrag in zuwendungsrechtlicher Präzisierung und Konkretisierung der Vorschriften des geltenden und zukünftigen Vergaberechts gemäß ihrer mit den Bauverbänden abgestimmten Vergaberegeln Anlage 10 dieser Vereinbarung zu verwenden“. Also das wäre eine Formulierung, die sich die Verbände wünschen würden, um sicherzustellen, dass eben ein weiterer Wettbewerb auch mit den Bahntöchtern gegeben ist. Insofern wäre das ein klarer Wunsch. Die Bauindustrie wünscht sich weiter, dass es eine Transparenz gibt. Dass also jährlich die Projekte die mit LuFV-Mitteln finanziert werden, aufgelistet werden, jährlich veröffentlicht werden, dass man sich in der Kapazität darauf einstellen kann. Es dürfte auch in Ihrem Interesse liegen, dass die Bahn eine solche Projektliste fortschreibt und darstellt, wie, zu welchen Preisen und an welchen Auftragnehmer die Vergaben durchgeführt worden sind. Das soweit dazu. Mein Vorredner hat es auch schon gesagt, die Bauindustrie treibt das Alter der Anlagen um, insbesondere der Brücken. Es ist bekannt, dass also viele Brücken bereits überfällig sind, immer wieder saniert werden. Das Alter sollte also sanktioniert werden, da es sonst eben passieren kann, dass irgendwann einmal ein Riesen-Investitionsschub notwendig ist, um die Brücken zu sanieren. Insgesamt begrüßt die Bauindustrie die LuFV. Es ist ein Vertrauensvorschuss, den Sie der Bahn geben werden. Die Bahn sollte diesen auch bekommen. Es wäre dann sicherlich notwendig, dass man sich nach 3 Jahren wieder zusammensetzt, um festzustellen, wie man mit der LuFV leben kann. Ich bedanke mich.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Schwager! Als nächstes Prof. Mitusch.

Prof. Dr. Kay Mitusch: Vielen Dank für die Einladung, hier noch einmal sprechen zu können. Ich war ja schon in der ersten Hälfte des Jahres hier, damals zum Privatisierungsthema. Jetzt haben wir hier die LuFV und ich möchte als erstes einen Satz vorlesen aus der Präambel Satz 4. Ich beginne dort mit dem 2. Satz also Abs. 4 Satz 2: „Den EEU als Betreiber der Infrastruktur werden durch diese Vereinbarung, die von der EU geforderten Anreize zur Senkung der mit Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten und der Zusatzentgelte gegeben“. Ich empfehle Ihnen den Satz zu streichen. Dieser Satz ist eine Mogelpackung. Das wird auch die EU sofort aufdecken können. Wir haben im Moment eine Kostenzuschlagsregulierung. Das heißt, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen können jederzeit sagen: Hier

sind unsere Kosten, davon deckt die LuFV nur einen kleinen Teil. Für den ganzen Rest der Kosten müssen wir die Trassenpreise einsetzen. Und wenn der LuFV-Betrag sinken sollte oder real sinken sollte, wie es hier auch heißt, dann werden eben die Trassenpreise selbstverständlich erhöht werden können. Das gibt einfach die derzeitige Regulierungsgesetzgebung her. Die Regulierung als reine Kostenzuschlagsregulierung setzt keine Anreize zur Senkung der Kosten. Dieser Punkt ist völlig klar und wenn dieser Vertrag hier schon dem Parlament vorgelegt wird, sollte das Parlament es ablehnen, sich so vorführen zu lassen, dass hier etwas behauptet wird, von dem jeder sagen kann, das ist ja nicht richtig. Was man als Ergänzung zur LuFV braucht, ist auf jeden Fall eine Anreizregulierung, eben um diese Anreize zu setzen. Ich möchte auf einen weiteren Artikel in der LuFV hinweisen. § 9 – Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der Mittelverwendung. Dort sollen sich die EEU verpflichten, diese Mittel aus der LuFV sparsam einzusetzen, nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit. Es ist allgemein bekannt, dass dieses rein formale Prüfungskriterien sind. Da ist wenig Gehalt dahinter. Anders ist es sicherlich mit dem § 10, der Ausschreibungen verlangt, wenn er dieses ausreichend tut. Ich habe mir diese Fragen nicht ausreichend ansehen können in der Zwischenzeit. Aber es betrifft ja auch nur einen Teil der Aktivitäten, einen Teil der Ausgaben dieser LuFV-Gelder. Also die Frage – werden die LuFV-Gelder effizient eingesetzt? – wird bleiben, auch wenn wir den § 10 haben und damit zufrieden sein könnten. Meine Empfehlung ist, auch in dieser Hinsicht auf die Anreizregulierung zu setzen. Und das ist ein sehr wichtiger Punkt, der wird Ihnen auch im nächsten Jahr wieder begegnen. Die Frage wird dann sein, wenn man die Anreizregulierung diskutiert: Wird sich die Anreizregulierung auch auf den Einsatz dieser LuFV-Mittel für Ersatzinvestitionen beziehen können? Ich würde das unbedingt empfehlen. Dann hätten wir wirklich eine Kontrolle, nicht nur eine Kontrolle sondern eben eine Anreizsetzung. Diese Gelder, um die es hier geht, effizient einzusetzen für den Zweck, für den sie gedacht sind. Das möchte ich vorweg schicken. Der effiziente Einsatz der Gelder ist ein wichtiger Punkt. Mein Vorredner hat einen wichtigen Aspekt schon angesprochen, dieser Aspekt, dass die gesamten Gelder effizient eingesetzt werden, wird eine wichtige Rolle spielen bei der Frage: Brauchen wir eine Anreizregulierung und auf welche Bereiche soll sich die Anreizregulierung beziehen? Meine Vorredner haben schon angedeutet, die LuFV ein sehr guter Grundgedanke. Die Zahlungen für die Infrastruktur werden verstetigt, das ist ein großer Wert für die Eisenbahn. Andererseits soll auf den Output geschaut

werden, so dass wirklich festgestellt werden kann, was kommt raus aus dem Geld. Welche Infrastruktur haben wir langfristig? Das ist die gute Grundidee. Aber, wie auch angedeutet wurde, die Outputorientierung, die Outputkontrolle ist letztlich in diesem Vertragsentwurf sehr unterentwickelt geblieben. Wir haben praktisch zur Netzqualität nur zwei Qualitätskriterien. Den theoretischen Fahrzeitverlust und dieses Gesamtsignal Standardabweichung zur Gleisgeometrie, von dem viele Ingenieure sagen, dass ist nicht ausreichend. Es fehlen Anlagenalter, Zustandsnoten für Brücken und Tunnel und viele weitere wichtige Kriterien, die man bräuchte und die jetzt ein Ingenieur hier sozusagen noch einmal ausbreiten sollte. Insofern ist man doch sehr stark hinter dem eigentlichen Anspruch der LuFV zurückgeblieben. Man hat versucht das zu kompensieren, indem man inputorientierte Kriterien jetzt wieder hinein gebracht hat. Und Herr Böttger hat zum Beispiel kritisiert, dass ist doch zu wenig, diese 2,5 Mrd. Euro plus 0,5 Mrd. Euro Eigenbeitrag plus Instandhaltung von 1 Mrd. Euro. Aber das ist eben eigentlich gar nicht der Sinn der LuFV. Diese Mindestinstandhaltungsbeträge und Mindestersatzinvestitionsbeträge sollten im Grunde heruntergesetzt werden. Wie es auch in den ursprünglichen Entwürfen von 2007 gedacht war, wenn man richtige Outputkriterien hätte. Wenn man sich auf die Outputkriterien verlassen könnte, dass man sagt, wir wollen das Endergebnis sehen, wir wollen nicht Mindestzahlungen vorschreiben für Ersatzinvestition und Instandhaltung, sondern wir wollen auf das Ergebnis schauen. Meine Aufforderung an Sie, wenn das jetzt die LuFV ist, die verabschiedet wird, legen Sie ordentlich nach in den nächsten Jahren, was die outputorientierten Kriterien angeht. Dann kann man auch bei den inputorientierten Kriterien im Prinzip wieder herunter gehen und könnte der DB, dem Netzbetreiber mehr Freiheiten lassen, zwischen Ersatzinvestitionen und Instandhaltung ökonomisch zu optimieren, was jetzt praktisch durch diese Mindestbeträge auch schon wieder sehr stark eingeschränkt wird. Ein letztes Wort möchte ich hier in dem Eingangsstatement zur Situation der Länder sagen. Wir haben ein Gutachten geschrieben vom IGES-Institut, das ich übrigens auch vertrete und von der TU Berlin. Dieses Gutachten im Auftrag des Landes Hessen geht eigentlich nicht sehr spezifisch auf Länderinteressen ein. Aber, man muss an einer Stelle doch deutlich machen, die Länder sind gefährdet in ihren Regionalnetzen. Dort ist die Kürzungsabsicht am stärksten und sie werden durch die LuFV nicht geschützt. Die Art, wie diese Qualitätskriterien, die wir haben, die ja unzureichend sind, aber die wir haben, wie die gebildet werden, einfach durch Addition über das Gesamtnetz, überlässt es der DB zu entscheiden, das ganze Bereiche

in Regionalnetzen verkommen können, während dann Hauptnetze aufrecht erhalten werden und der Indikator erfüllt werden kann, ohne Sanktionen. Also auch dies ist eine große Gefahr und ich glaube, man kann den Ländern dies so in dieser Weise nicht zumuten. Der letzte große Mangel dieser LuFV ist, wie Herr Holzhey auch schon angedeutet hat, der Mangel an wirklich bedrohlichen Sanktionen für die Netzgesellschaften. Darauf würde ich gerne noch zu sprechen kommen. Vielleicht gibt es ja eine Frage später dazu. Dankeschön!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Prof. M-tusch, das kann ich mir sehr gut vorstellen. Als letzten dann Prof. Pörner. Ich habe allerdings noch eine Frage. Wer von den Kolleginnen und Kollegen wird sich in der ersten Runde zu Wort melden? Prof. Pörner, bitte!

Prof. Dr. Ronald Pörner: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, vielen Dank für die Möglichkeit der Stellungnahme. Ich vertrete die Unternehmen der Bahnindustrie. Wir sind, was die Bahntechnik angeht, nur die Lieferanten, also auch für das Bestandsnetz. Wir haben uns unsere Stellungnahme nicht einfach gemacht. Wir haben heftigste interne Diskussionen dazu gehabt, zu dem Entwurf der LuFV. Wir sind aber am Ende des Tages zu der Entscheidung gekommen, - auch bei uns im Präsidium zu der einstimmigen Entscheidung - dass wir sagen, wir möchten, dass jetzt mit dieser LuFV zum 01. Januar 2009 gestartet wird. Auch wenn es zum Teil erhebliche - ich sage es positiv - Verbesserungspotentiale gibt. Es wurde im Prinzip schon alles gesagt, nur noch nicht von jedem. Also insofern will ich das relativ kurz machen. Es handelt sich hier um eine strategische Weichenstellung für den Schienenverkehr in Deutschland. Das ist richtig. Und wir gehen sogar soweit, dass tatsächlich die Richtung dieser Weichenstellung stimmt. Es kommt jetzt darauf an, vielleicht sogar bei der Vorbereitung einer Folge-LuFV, denn die Laufzeit ist gar nicht so fürchterlich lang, rechtzeitig bei den verschiedenen - ich glaube auch - durchaus positiv zu nehmenden Kritikpunkten zu arbeiten, möglichst unter der frühzeitigen Einbeziehung auch der relevanten Verbände. Im Einzelnen, meine Damen und Herren, möchte ich auch noch mal für die Bahnindustrie auf das Thema Anlagenalter zu sprechen kommen. Es wird Sie nicht verwundern, dass wir wünschen würden, wenn das Anlagenalter als eine sanktionsbewährte Kennziffer mit eingehen würde, beispielsweise in Rahmen einer Endschaftsregelung. Das könnte man ja machen, wenn man das Netz wiederbekommt, möchte man, dass bestimmte Anlagenkategorien ein durchschnittliches Anlagenalter um X-Prozent nicht überschreiten. Das ist machbar und wir meinen auch, nicht

unzumutbar. Das wäre also unbedingt ein Thema für eine Folge-LuFV. Zweitens das Thema „Kapazität“, das würden wir ebenfalls voll unterstützen. Herr Henke und Herr Flege haben ebenfalls auf dieses Thema hingewiesen. Ich muss gestehen, wir haben dafür noch kein Modell. Das haben wir nicht, daran muss man arbeiten, auch im Zuge einer Folgevereinbarung. Drittens, sollte es dazu kommen, dass Infrastrukturbeitragsmittel zurückverlangt werden, dann ist – aus unserer Sicht – sicherzustellen, dass diese Mittel nicht irgendwo verschwinden. Möglicherweise bei Herrn Steinbrück. Sondern dem Netz zur Verfügung gestellt bleiben. Ich habe noch keine Idee, wie dieser Sondertopf aussehen könnte, darüber kann man aber nachdenken. Ich denke, da müsste an diesem Punkt Konsens auch in dieser Runde herrschen, dass diese Mittel nicht anderweitig abfließen. Wir hoffen natürlich, dass es an dieser Stelle nicht zu Strafzahlungen kommen wird. Viertes Punkt, der uns sehr wichtig ist, die 2,5 Mrd. Euro sind knapp. Das wurde ausführlich gesagt. Deswegen würden wir uns wünschen, dass Bedarfsplanvorhaben nicht aus den Mitteln der LuFV finanziert werden. Man könnte, wenn man sich die größeren Bauvorhaben in der Republik mal anschaut auf die Idee kommen, dass da das eine oder andere Vorhaben mit Mitteln aus dem Bestandsnetz finanziert werden soll. Das halten wir für falsch. Meine Damen und Herren, ich komme zum Ende. Der Verband der Bahnindustrie in Deutschland begrüßt den Abschluss der LuFV. Wir hoffen sehr, dass Sie sich dazu durchringen können, diese LuFV im Ausschuss zu akzeptieren. Alles Andere würde – glaube ich – eine Verzögerung bedeuten, die der Fortentwicklung des Netzes nicht förderlich ist. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Prof. Pörner! Dann kommen wir in die erste Fragerunde. Ich habe als Redner jetzt Uwe Beckmeyer, Horst Friedrich, Enak Ferlemann, Dorothee Menzner und Winfried Hermann. Und für die zweite Runde schon Klaus Hofbauer, Patrick Döring und Toni Hofreiter sowie Rita Schwarzelühr-Sutter vorgemeldet. Dann fangen wir an mit Uwe Beckmeyer. Bitte schön!

Abg. Uwe Beckmeyer: Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte mit einer Feststellung beginnen. Ich habe aus den Stellungnahmen, den schriftlichen aber auch den mündlichen als Erstes erst einmal entnommen, dass doch die weitaus überwiegende Zahl der hier heute vortragenden Experten sich grundsätzlich positiv über den Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung geäußert hat. Ich denke, dass ist schon eine Marke an sich, ein Wert an sich. Denn Sie haben es eben als strategische

Weichenstellung bezeichnet, Herr Pörner. Ich glaube die Absicht des Bundes und auch des Deutschen Bundestages, hier mit Nachdruck voranzuschreiten, wird von Ihnen positiv bewertet wird. Unabhängig davon, ob wir nun eine Teilprivatisierung der ML haben oder nicht haben. Es ist vielleicht eine glückliche Fügung, dass wir die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung vor irgendwelchen Privatisierungsschritten jetzt zum Abschluss bringen. Das ist das Erste. Also, meine generelle Frage an Sie, sofern Sie dazu noch nicht etwas gesagt haben. Bringt eigentlich dieser Abschluss eine deutliche Verbesserung des Status? Die meisten haben es beantwortet. Ich will aber etwas hinzufügen und das auch in Frageform kleiden. Einige Experten haben zum Ausdruck gebracht, dass Sie durchaus noch Verbesserungsbedarf in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sehen. Ein wesentlicher Verbesserungsbedarf, der hier aufgezeigt worden ist, ist die Frage der Kapazitätskennzahlen. Wir haben uns bemüht, auch innerhalb der Koalition und auch innerhalb der Diskussion mit den Fachleuten auch aus den Ressourcen der Bahn, uns diesem Problem zu nähern, aber festgestellt, dass es sich hier um ein ausgesprochen schwieriges Terrain handelt. Meine Frage an Sie: Haben Sie eine Vorstellung oder einen Hinweis, in welcher Form perspektivisch solche Kapazitätskennzahlen ermittelt werden können? Denn wir haben zurzeit nichts in der Wissenschaft gefunden sondern eher die Anregung gelesen, dass man eine solche wissenschaftliche Erarbeitung doch vorantreiben sollte, d.h. in Auftrag geben sollte, weil es zurzeit nichts gibt. Und wenn es nichts gibt, kann man es im Grunde ja auch noch nicht haben. Insofern kann man es uns nicht vorhalten oder den Partnern nicht vorhalten, dass es so etwas noch nicht gibt. Also wer etwas darüber von Ihnen schon weiß, der sollte es uns vielleicht in dieser Anhörung kurz zur Kenntnis geben. Das Zweite ist, dass einige von Ihnen auf das Anlagenalter hingewiesen haben. Herr Holzhey hat sogar gesagt: Anlagenalter als Frühwarnsystem fehlt. Jedenfalls in seiner schriftlichen Stellungnahme. Darf ich darauf hinweisen, dass wir in 14.1 der LuFV Struktur und Inhaltsanforderung an den Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht ausdrücklich unter 4.2.2. Durchschnittsalter von wichtigen Anlagenarten als ein Bestandteil erwähnt haben. Insofern ist das Anlagenalter nicht in irgendeiner Form vergessen sondern es wird schon abgefragt. Die Frage ist: Wie weit wird es bewertet? Das Anlagenalter von uns als Sachverständige ist auch unterschiedlich. Aber ich halte Herrn Dr. Mitusch mindestens so leistungsfähig wie Herrn Holzhey. Insofern ist das immer eine Bewertung dessen, was man leisten kann und was nicht leisten kann. Das gilt – glaube ich – auch für Anlagen.

Dass sie gewartet werden müssen, dass sie intakt gehalten werden müssen, ist auch richtig. Meine Frage ist erstens: Haben Sie Kenntnisse über Kapazitätskennzahlen. oder Hinweise, in welcher Form wir das perspektivisch erarbeiten können? Zweitens der Punkt Anlagenalter wird abgefragt, insofern bitte ich vielleicht, dass das Eine oder Andere an Stellungnahme da korrigiert wird. Das Dritte, wonach ich fragen wollte ist: Würde eine Verschiebung der LuFV in irgendeiner Form, um vielleicht noch das eine oder andere Detail jetzt noch hier einzuarbeiten, aus Ihrer Sicht heraus Vorteile bringen oder eher Nachteile?

Stellv. Vorsitzende Renate Blank: Vielen Dank, Kollege Beckmeyer! Die Antworten kommen dann nach der ersten Fragerunde. Bitte Kollege Horst Friedrich!

Abg. Horst Friedrich (Bayreuth): Vielen Dank, verehrte Frau Vorsitzende. Zwei, drei Bemerkungen vorweg. Auch die FDP schätzt das, was jetzt vorliegt als Verbesserung. Die Frage ist, ob am Ende des Tages das erreicht werden wird, was eigentlich alle wollen, nämlich eine bessere Qualität des Bestandsnetzes. Deswegen erlauben wir uns vorwegzustellen, es gibt eine Verbesserung, soweit es die Garantie des Mittelzuflusses betrifft. Es gibt eine Verbesserung im Verfahren, diese Mittel zu erreichen, ja. Aber dann beginnen für uns die Fragezeichen. Für uns stellt sich die grundlegende Frage bei der LuFV in drei Punkten. Das Eine ist das Finanzvolumen. Das Zweite sind die Qualitätsparameter und das Dritte sind die Sanktionsmöglichkeiten. Über andere Details kann man reden, aber die sind nicht entscheidend. Ich möchte mich jetzt in der ersten Runde auf das Finanzvolumen konzentrieren. Meiner Meinung nach, unserer Meinung nach basiert das Ganze auf den Erfahrungswerten der Deutschen Bahn, auf dem, was sie bisher ausgegeben hat. Notwendig wäre theoretisch und tatsächlich das Netz in den Qualitätszustand zu bringen, der es erlaubt, das auch verkehrspolitisch an Zielsetzung umzusetzen, was wir uns alle auf die Fahnen geschrieben haben. Einer der Punkte für mich ist das Abstimmungsverfahren mit den Ländern. Bedauerlicherweise hat die Bundesregierung im August dieses Jahres das Gespräch mit den Ländern abgebrochen. Wenn ich aber alleine den Zustandsbericht des Landesverkehrsverbundes Berlin-Brandenburg nehme, der jetzt wieder aktualisiert worden ist und feststelle, was von der Bahn offiziell als Qualitätseinbruch dort genannt ist und das vergleiche mit dem, was der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, der das bezahlen muss, bestellt, dann sind für mich schon entsprechende Qualitätsmerkmale und Unterschiede da. Deswegen die erste Frage an Herrn Holzhey, auch an Herrn Flège

und Herrn Prof. Mitusch oder auch an andere, die sich angesprochen fühlen: Reicht das, was die Bahn hier vorgibt und das was uns auch als Netzzustandsbericht vorgelegt wird denn tatsächlich aus, in seriöser Weise die Mittel zu definieren? Es sei denn, man geht davon aus 2,5 Mrd. Euro sind besser als nichts. Das ist die erste Frage. Die zweite Frage, da möchte ich noch einmal nachziehen. Nach den bisherigen Bestimmungen des Bundesschienebaugesetzes können die Länder zwar Mittel anmelden; es gibt dann auch ein Programm, das mit der Bahn besprochen wird, aber es gibt keinen Zwang, dass das dann tatsächlich umgesetzt wird. Wenn ich jetzt auch noch die Nahverkehrsinvestitionen über die LuFV-Mittel finanzieren muss und ich in der anderen Runde sehe, dass die Qualitätsparameter einseitig von der Bahn festgelegt werden und auch verändert werden können, dann ist zu erwarten, dass die Mittel vorrangig für Instandhaltungsmaßnahmen eingesetzt werden; sprich, der Nahverkehr nach hinten runter fällt. Dann sind wir wieder beim Thema. Reicht das aus oder impliziert das dann nicht, dass was auch schon angedeutet worden ist, nämlich dass dann nur eine Mittelverschiebung stattfindet und die Bahn aus ihrer Sicht dann definieren kann, wo sie vorrangig investieren wird. Und das wird sie sicherlich nicht in schwach ausgelasteten Netzen. Auch wenn Verkehre dort bestellt werden, dann wird eben einfach langsamer gefahren. Wer im ländlichen Raum wohnt, bekommt das tagtäglich doch mit. So dass im Endeffekt für uns in der ersten Runde die spannende Frage bleibt: Ist dann auch nicht außerdem – auch das ist ja schon angedacht worden – der Anreiz noch falsch gesetzt? Denn die LuFV stellt am Eingang fest, dass die Mittelausstattung vornehmlich degressiv vorzusehen ist und dass Sparanreize ausgelegt werden sollen. Dies unterstützt man auch noch dadurch, dass das gleiche Finanzierungsvolumen ausgereicht wird, wenn in einem Korridor zwischen 0 und 2 Prozent das Netz weniger wird. Nun unterstelle ich mal, es wird in jedem Jahr in dem Korridor zwischen 0 und 2 Prozent reduziert, auch dass ist ein Anreiz, konsequent Mittel zu verwenden, indem ich das gleiche Geld für immer weniger Netz habe. Auch das ist ein Anreiz. Nur ist der für uns völlig falsch gesetzt. Das ist der völlig falsche Anreizpunkt. Vor dem Hintergrund glauben wir, dass die Aussage „es ist der richtige Weg in die richtige Richtung“ momentan nur dann gilt, wenn man das andere Auge zu macht und es nur aus der Sicht der Deutschen Bahn sieht. Ich sehe das aber auch aus der Sicht desjenigen, der das Geld genehmigen muss als Haushaltsgesetzgeber und frage dann – aus meiner Sicht –berechtigterweise nach, was bekomme ich durch ein besseres Verfahren, durch eine Verstetigung der Mittel tatsächlich

für bessere Qualität? Das ist aus unserer Sicht die spannende Frage. Das sehe ich in dieser Anlage eigentlich noch nicht garantiert.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Friedrich! Als nächstes der Kollege Enak Ferlemann.

Abg. Enak Ferlemann: Vielen Dank Herr Vorsitzender, sehr verehrte Sachverständige! Ich bin erst einmal sehr erfreut über die grundsätzlich positive Haltung zu unserer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Ich denke, die Anhörung hat jetzt schon für uns ein Ergebnis, hier schließe ich mich dem Kollegen Beckmeyer gerne an, dass wir grundsätzlich auf dem richtigen Wege sind, dass es vielleicht aber auch einer gewissen Zeit der Erprobung bedarf. Deswegen haben wir ja den Zeitraum auf 5 Jahre beschränkt, um die Erfahrung, die wir in den Jahren machen, dann in eine Nachfolge-Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung einzubringen. Ich denke, dass ist auch der richtige Weg. Wir sollten auch keine zeitliche Verzögerung in die Diskussion bringen, denn ich glaube, dass wir noch nie als Bund solche Kontrollrechte über unser größtes Eigentum hatten, nämlich dem Netz der DB. Von daher glaube ich, dass wir in der Tat vor einem Quantensprung in der Bahnpolitik stehen. Gewundert hat mich in dem Zusammenhang, dass mehrere der Sachverständigen noch eine mangelnde Transparenz gesehen haben. Das erschüttert natürlich einen Politiker wie mich, der gerade auf die Transparenz sehr großen Wert legt. Wir haben in § 14 Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht sehr eindeutige Transparenzregelungen – nach unserer Auffassung – in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung verankert. Dass nämlich die Infrastrukturunternehmen jährlich jeweils zum 30. April einen Bericht über den Zustand der Schienenwegen uns gegenüber abzugeben haben. Das heißt, gegenüber der Bundesregierung, logischerweise auch gegenüber diesem Ausschuss, dem Haushaltsausschuss, allen, die damit befasst sind. Von daher können wir als Politiker, soweit es das Netz angeht, die Bahn in einer Weise kontrollieren, wie wir es noch nie vorher hatten. In diesem Zusammenhang dann die Nachfrage an Herrn Dr. Henke, was in Hinblick auf die Transparenz noch nicht ausreichend ist; soweit man das in diesem ganzen Gremium vortragen kann. Ja sogar detailbezogen bis auf den Kilometer Schienenweg können wir dann nachprüfen, wie der Zustand des Netzes ist. Die Frage hätte ich auch gern an Herrn Dirk Flege gestellt. Ich bin Herrn Prof. Pörner für seine Aussagen, die er hier getroffen hat, sehr dankbar. Die Frage, ist das Anlagenalter sanktionszubewehren. Das wäre noch

etwas, was wir nicht geregelt haben. Welches Verfahren würden Sie uns da vorschlagen? Weil es ja in der Tat so ist, dass natürlich im Grunde genommen das Anlagenalter nicht entscheidend ist. Entscheidend ist, wie ist die Abnutzung und wie ist die Benutzung der Anlage? Daraus ergibt sich ja, ich denke auch die Frage, muss ersetzt werden oder nicht. Das ist ja auch eine Frage der Abschreibung, die wir dann vornehmen müssen. Insofern hätte ich ganz gern die Frage gestellt, wie Sie sich vorstellen könnten, das Anlagenalter sanktionzubewehren?

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Ferlemann! Als nächstes dann die Kollegin Menzner und danach der Kollege Hermann.

Abg. Dorothee Menzner: Danke Herr Vorsitzender, verehrte Sachverständige. Ich spare mir jetzt alle langen Vorreden und vieles ist ja auch schon gesagt worden, was richtig ist. Aber ich habe zu zwei Komplexen noch einmal Nachfragen. Uns liegt außer Ihren Stellungnahmen auch eine Stellungnahme des Bundesrechnungshofes vor. Der bemängelt etwas, was ich selber zumindest auch als problematisch ansehe und wozu ich gerne noch einmal Ihre Meinung gehört hätte. Wir haben bisher keinen Netzzustandsbericht, der relativ streckengenau, detailgenau und anlagengenau ist. Von daher fällt es nach meiner Einschätzung schwer, zu bewerten, ob in der Zukunft der Zustand besser, schlechter oder gleichbleibend ist. Der Bundesrechnungshof sagt hier, sie haben Zweifel an der Aussagekraft dieser Qualitätskennzahlen und sind sich da auch unsicher, ob das dem Haushaltsrecht genügt. Ich hätte gerne von Ihnen noch mal eine Einschätzung: Wissen wir eigentlich genug über den Zustand der Infrastruktur der Bahn, um zukünftig beurteilen zu können, wie verändert sie sich im Positiven, im Negativen etc. Da hätte ich gerne noch eine genauere Auskunft. Das zweite, was mich umtreibt ist: Welche Auswirkungen haben mögliche innerkonzernliche Strukturen, mögliche Beherrschungsverträge, mögliche Veränderungen der letzteren auf den Umgang mit der LuFV, beziehungsweise auf die Wirksamkeit der Steuerungsmechanismen? An der Stelle hätte ich gerne von jedem, der sich dazu in der Lage sieht, noch einmal eine Einschätzung. Danke!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollegin Menzner! Dann der Kollege Hermann.

Abg. Winfried Hermann: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich will auch mit ein paar allgemeinen Bemerkungen beginnen und dann Fragen stellen. Tatsächlich ist es so, dass es einen Konsens gibt zur LuFV als solche und im Prinzip. Aber die entscheidende Frage ist ja,

ob diese LuFV das, was man im Prinzip mit einer LuFV will, tatsächlich einlöst. Und nur dann, wenn sie das tatsächlich einlöst, macht es Sinn, sie sofort zu vollziehen. Wenn sie das nicht tut – und das finde ich, muss Ziel der Anhörung sein – dann muss man darüber nachdenken: Wie kann man sie verbessern? Wie schnell kann man sie verbessern? Und muss man sie, um sie zu verbessern, verschieben? Oder ist der Nachteil aus einer Verschiebung vielleicht größer? Das muss hier – glaube ich – geklärt werden. Aber die Hauptintention der LuFV war doch: Wie können wir mit der großen Menge Geld, die der Staat regelmäßig in das Schienennetz pumpt, möglichst wirtschaftlicher arbeiten und wie können wir da möglichst viel herausholen? Und das klar kontrolliert. Damit verbunden ist die Frage mit dem neuen System: Ist es ein Anreiz zur Erhöhung dieser Wirtschaftlichkeit, zur Verbesserung des Outputs? Oder gibt es Fehlanreize, die uns letztendlich zwar ein schönes Vertragswerk widerspiegeln, aber eigentlich kommt etwas anderes raus. Ich könnte auch sagen, die grundsätzliche Frage, die dahinter steckt: Bringt diese LuFV einen Beitrag zu mehr und besserem Schienenverkehr, ja oder nein? Kann dieses System das leisten und zwar genau so, wie es vorliegt? Das ist eigentlich die Frage, die ich allen noch mal stellen möchte. Sie haben alle sehr global gesagt, im Prinzip finden wir es gut, Gott sei Dank kommt es, haben dann aber anschließend eine Latte von Kritikpunkten aufgezählt. Eine Situation, bei der ich dann anschließend sagen muss: Ja Moment mal, wenn so viel Kritik da ist, kann es nicht wirklich das bringen, was Sie behaupten. Also das möchte ich noch mal genau wissen. Bringt es aus Ihrer Sicht wirklich genügend? Ich möchte noch einmal nachhaken, weil es mehrere Experten angesprochen haben, zum Beispiel Herr Holzhey und Herr Mitusch. Sind die Sanktionen, die wesentlich dafür sind, ob man mit diesem Vertrag etwas durchsetzen kann, ist dieses Sanktionssystem wirklich geeignet? Oder ist es nicht ein bisschen so der Charakter: Paß auf, ich nehme dir das Geld weg, wenn du mein Netz kaputt machst – das gebe ich dir dann aber wieder. So stellt es sich mir in etwa dar. Aber wie könnte ein wirkungsvolles Sanktionssystem da aussehen? Und was mich auch sehr interessiert, wie kann der Gefahr begegnet werden, die Sie alle angesprochen haben, dass tatsächlich ein Anreiz besteht, das Netz auf ein effizient zu betreibenden kleineren Teil zu konzentrieren und einen größeren Teil an den Rändern – sozusagen – verlottern zu lassen. Mein letzter Punkt. Alle haben gesagt, hier bräuchten wir eigentlich einen Kapazitätsparameter, aber die Wissenschaft ist noch nicht so weit. Da frage ich mich allen Ernstes: Ist es wirklich wahr? Ist es wirklich so schwierig? Ist es tatsächlich so,

dass wir in anderen Bereichen erst warten, bis die Wissenschaft letztendlich alles geklärt hat, oder arbeiten wir nicht an ganz vielen Stellen mit plausiblen Lösungen, mit gewissen Erfahrungen, die zwar nicht ganz vollständig, wissenschaftlich abgesichert sind. Aber warum geht es nicht, wenn alle sagen, das wäre eigentlich ein wirklich zentraler Parameter. Danke schön!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Hermann! Damit hätten wir die verkehrspolitischen Sprecher für die Bereiche jetzt einmal durch. Dann würde ich einfach vorschlagen, Prof. Böttger, mit den Antworten auf die Fragen.

Prof. Dr. Christian Böttger: Vielen Dank erstmal! Also im Zusammenhang mit der Kapazität, das hatte ja schon Herr Beckmeyer angefragt. Ich würde also auch Herrn Hermann da zustimmen, dass ich sage: Ich glaube man sollte nach pragmatischen Lösungen suchen. Jetzt sind also auch die Wissenschaftsvertreter, die hier sind keine Eisenbahnbetreiber sonder eher Ökonomen. Nach meiner Kenntnis gibt es zum Beispiel bei der DB intern sehr wohl eine Methode der Kapazitätsermittlung. Also eine, die die DB intern nutzt, die also auch nicht öffentlich dargestellt wird. Ich weiß nicht wie gut die ist, aber es gibt irgendetwas. Das Zweite was ich mir vorstellen könnte, ist, dass man das einfach darauf basiert. Also wie gesagt, das ist wirklich nur vom Hören und Sagen, das kann ich also auch nicht belegen, muss ich dazu deutlich sagen. Das Zweite ist aber, es ist sicherlich schwer, eine Kapazität von Null aus zu berechnen, weil eben je nach Betriebsprogramm die tatsächliche Kapazität sehr unterschiedlich sein kann. Aber wenn Sie einfach sagen, es geht nur darum Kapazitätsveränderungen zu erfassen – das man also sagt, überall wo Sie eine Weiche rausnehmen, muss man Fragen, wie ändert das die Kapazität auf der Basis des heutigen Betriebsprogramms? Ich könnte mir also vorstellen, dass man damit dann durchaus die Möglichkeit hätte, so eine Kennzahl zu entwickeln, wenn dieses denn gewollt wäre. Ich glaube schon, dass es vielleicht auch gar nicht unbedingt gewollt ist, eben so eine Kennzahl einzuführen, weil es eben schon so ist, dass im Rahmen der Rationalisierung tatsächlich auch Kapazität herausgenommen wird. Die Frage von Herrn Beckmeyer, die fand ich äußerst interessant. Vielleicht auch noch mal in Verbindung mit der Frage von Herrn Hermann. Ist es eigentlich diese LuFV, die wir wollten? Ich persönlich sehe eigentlich schon ganz erhebliche Nachteile, dass man sagt, die Steuerungswirkung dieser LuFV ist in der Tat nicht besonders groß, wenn man das verschiebt. Es reicht ja nicht, dass sich ein paar kluge Köpfe hinset-

zen und einfach noch mal an dem Vertrag rumbasteln. Das ist ein Vertrag der verhandelt werden muss. Es ist ja nicht so, dass die DB jetzt 2,5 Mrd. Euro mehr bekommt. Die DB bekommt das Geld heute bereits, mit einem relativ komplizierten Abrechnungsmodus, den die DB gerne los wäre. Was ich auch verstehen kann. Aber es ist nicht so, dass man sagt, die DB ist jetzt schlechter gestellt. Und aus der DB habe ich auch Signale gehört, dass sie sagen: „Wenn wir nicht zufrieden sind, unterschreiben wir eben nicht“. Das heißt, man müsste sicherlich damit rechnen, wenn man das Ding jetzt noch einmal aufmacht, dann wird man ein Jahr Verschiebung haben. Ich persönlich sehe vor dem Hintergrund, dass man sagt, es geht jetzt nicht darum, dass man endlich mal der DB Geld zur Verfügung stellt, was sie bisher nicht bekommen hat, sondern es geht eigentlich nur um die Umstellung von Abrechnungsmodalitäten am Ende. Ich persönlich würde dafür plädieren, dass man sagt, man verhandelt es jetzt. Man muss ja so einen Vertrag – ich meine wir haben jetzt Anfang Dezember und es fehlen immer noch Kennzahlen, die sowieso noch nicht da sind. Dass man also sagt: Ich persönlich würde dafür plädieren, dass man das noch einmal aufmacht und eben dann als Ziel ein Inkraftsetzen Anfang 2010 anstrebt. Es wurde die Frage zum Thema „Transparenz“ gestellt. Das kam von Herrn Ferlemann aber auch noch einmal von Frau Menzner. Also der Infrastrukturzustandsbericht wird erst einmal nur dem Bund zur Verfügung gestellt. Es steht nicht drin – Bund heißt ja erst einmal der Verwaltung – es geht in den Bundestag oder so etwas. Die Frage ist, muss man es in den Vertrag reinschreiben oder ist es eine Sache der administrativen Abläufe zwischen Bund und Bundestag. Bisher ist tatsächlich nur die aggregierte Version veröffentlicht worden. Also diese Version 30 Seiten; inzwischen sind es 100 Seiten mit allen Unterlagen. Das ist also eine, die die Abgeordneten bekommen und die ja – ich sage mal – inoffiziell hier also auch außerhalb der DB kursiert, auch wenn sie auf keiner Web-Seite veröffentlicht ist. Einige Abgeordnetenkollegen haben das jetzt aus persönlicher Initiative gemacht. Die einzelnen Streckendaten, da gibt es wohl irgendeine CD – so wie ich das verstehe, liegt diese also auch im Verkehrsministerium vor. Ich weiß nicht, ob die Abgeordneten sie haben. Sie sind jedenfalls öffentlich nicht zugänglich. Ich persönlich würde es also sehr begrüßen, dass man die wirklich öffentlich zugänglich macht. Und wenn Brandenburg jetzt sagt, wir haben so und so viel Prozent Strecken, wo wir Langsamfahrstellen haben und die Zahlen decken sich einfach nicht mit den DB-Werten, dann sollte man das eigentlich unabhängig überprüfen können. Also zumindest das Land Brandenburg müsste

eigentlich in die Lage versetzt werden, dieses zu tun. Das ist es zurzeit nicht. Nach meiner Kenntnis ist das Land Brandenburg nicht in der Lage, zu sagen Wo die Abweichungen eigentlich herkommen? Das wäre eigentlich, wenn man das öffentlich diskutieren will, ein Minimum. In dem Sinne muss man sagen, die Transparenz ist nicht erfüllt. Die Daten sind da, das heißt also auch nicht, dass man sagt, das wäre jetzt ein entsetzlicher zusätzlicher Aufwand, sondern es geht nur darum, dass man festschreibt, in welcher Form die Daten dann tatsächlich auch öffentlich genutzt werden können. Zum Anlagenalter hatte ich ja schon mal gesagt, also das Anlagenalter wird berichtet, das ist korrekt. Im Infrastrukturzustandsbericht ist es in aggregierter Form berichtet. Es gibt eben diese Liste, die nicht veröffentlicht ist, wo das dann im Detail nachzulesen wäre. Und man könnte dies relativ einfach sanktionsbeweisen. Es steht einfach nicht drin als eine sanktionsbewehrte Kennzahl und wenn Sie dass dann einfach im entsprechenden Paragraphen sagen, auch dafür gibt es ein Zielwert und da gibt es eine Sanktion, wenn dieser Wert nicht erfüllt ist. Da ließe sich also das Anlagenalter relativ leicht ergänzen. Und schließlich die Frage „Konzernstruktur und Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“. Es ist klar, die Anlagen gehören der DB Netz. Irgendjemand hatte hier jetzt mal gesagt, die Anlagen fallen dann zurück an den Bund in schlechtem Zustand. Aber wir haben derzeit eine Rechtsstruktur, dass die Anlagen der DB Netz gehören und dass die DB Netz auch keine Ambition hat, sie in irgendeiner Form dem Bund zurückzugeben. Solange diese Struktur da ist, muss man also sagen, wir geben öffentliche Mittel aus für eine Infrastruktur, die im Eigentum einer Aktiengesellschaft ist. Auch wenn diese Aktiengesellschaft zurzeit im Eigentum des Bundes ist. Ich glaube, dass ist relativ unkritisch solange wie es keinerlei Beteiligung von Privaten an dieser Eisenbahninfrastruktur gibt. Sobald sich ein Privater auch nur mit einem Prozent beteiligt, gibt es ökonomisch die Möglichkeit Gewinne abzuschöpfen. Letztes Jahr hat die Eisenbahninfrastruktur Gewinne gemacht, Segmentergebnis vor Zinsen von rund 600 Mio. Euro. Diese fließen an den Konzern und der Konzern musste keine Gewinne ausschütten an den Eigentümer. Und er hat also die Mittel dann aber für andere Dinge einsetzen können. Sie sehen, dass die DB AG als Konzern zurzeit wenig in die Eisenbahn in Deutschland investiert, sondern vor allem in andere Geschäfte hinein geht. Da kann man also sagen, dass die Gewinne aus dieser Eisenbahninfrastruktur zurzeit an andere Stellen fließen. Das wäre also ein – aus meiner Sicht noch mal – abweichendes Thema; also auch für den Eigentümer zu überlegen, inwieweit er so etwas grundsätzlich gut

heißt. Oder, ob er nicht sicherstellen will, dass die Gewinne aus der allgemeinen Infrastruktur also auch im System Eisenbahn in Deutschland verbleiben. Danke schön!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Prof. Böttger! Als nächstes Herr Flege.

Dirk Flege: Danke schön! Ich möchte drei Fragen zusammenfassen. Herr Beckmeyer, Sie haben gefragt, ob die LuFV unter dem Strich Verbesserungen bringt. Herr Friedrich, Sie haben mich gefragt, ob ich der Meinung bin, dass die LuFV zu viele falsch Anreize hat und haben unter anderem den 2-Prozent-Korridor angesprochen. Herr Hermann hat gefragt, auch an alle Sachverständigen, ob die LuFV ein Anreiz für mehr Schienenverkehr bringt. Dies sind, denke ich, Fragen die alle den gleichen Kern haben. Ich habe es in meiner Stellungnahme eben schon gesagt, unterm Strich sind wir der Meinung und wir haben die begründete Hoffnung als Allianz pro Schiene, dass wir durch die LuFV für den Euro Steuer-geld am Ende des Tages mehr Schiene bekommen werden, als es zurzeit der Fall ist. Wohl wissend und da sind wir einer Meinung Herr Friedrich, dass es in der jetzigen LuFV auch Fehlanreize gibt. Wir haben diesen 2-Prozent-Korridor angesprochen und einige andere Abgeordnete und Sachverständige ebenfalls. Hier wünschen wir uns weniger Spielraum, denn es ist definitiv ein verkehrspolitischer Fehlanreiz. Es gibt sicherlich noch weitere Punkte, die man verkehrspolitisch verbessern kann. Ich möchte aber noch einmal darauf hinweisen und so steht es auch in unserer Stellungnahme. Hier ist natürlich auch ein unmittelbarer Zusammenhang mit dem Input – wie es vorhin auch so schön hieß – das heißt, was geht rein in das System Schiene und was holen wir da raus an Leistung. Und da wünschen wir uns auch als Allianz pro Schiene mehr. Ich komme damit zu der Frage, auch von Herrn Beckmeyer, ob wir der Meinung sind, dass eine Verschiebung der LuFV-Einführung zum 01.01.2009 Vor- oder Nachteile bringen würde. Im Unterschied zu Herrn Böttger, der eben für eine Verschiebung auf den 01.01.2010 plädiert hat, sind wir der Meinung, wir sollten die LuFV zum 01.01.2009 in Kraft treten lassen. Gerade weil auch teilweise wirklich größere Brocken hier noch zu klären sind, Stichwort „Kapazitätskennzahl“. Ich glaube nicht, wenn wir die LuFV jetzt generell stoppen, dass wir dann beim 01.01.2010 so weit wären und schließe mich der Äußerung von Herrn Beckmeyer an, dass es vom Prinzip und Prozedere her richtig ist, erst eine LuFV zu haben, bevor man weitere Teilprivatisierungsschritte auch macht. Das war immer unsere Grundsatzforderung. Es sollte eine Zeit lang anders kommen. Nun ist es durch äußere Um-

stände so gekommen, wie es ist. Aber vom Prinzip her ist es richtig, erst zu definieren, was gibt der Bund, was wollen wir für ein Schienennetz und dann kann man über Teilprivatisierungsschritte der Transporttöchter nachdenken. Wichtig ist mir jetzt das Thema „Anlagenalter“. Da hat Herr Beckmeyer auch gefragt, wie wir das einschätzen, ob das Anlagenalter sanktionsbewährt sein soll. Es ist im Netzzustandsbericht drin, das ist das Minimum, das ist ein Muss. Darüber muss man nicht diskutieren. Ich glaube, es gibt auch keinen, der sagt, es gehört nicht in den Netzzustandsbericht rein, denn das gehört natürlich zur Transparenz. Was das sanktionsbewehrte Anlagenalter anbelangt – Sie haben das etwas flapsig gesagt, mit dem Lebensalter der Sachverständigen – das ist in der Tat nicht ganz ohne. Wenn wir die LuFV so ließen, wie sie jetzt ist im Entwurf und dann nur als einzige Änderung des Anlagenalter sanktionsbewehrt machen, können wir einen weiteren verkehrspolitischen Fehlanreiz setzen, der es in sich hat. Wir haben nämlich im Moment bei diesen 2 Prozent Schrumpfkorridor, der erlaubt ist, die Streckenlänge drin und nicht die Gleislänge. Wir als Allianz Pro Schiene wollten immer die Gleislänge. Das heißt, wenn das, was in den vergangenen Jahren immer wieder passiert ist, sich in den nächsten Jahren fortsetzt, nämlich dass aus Kostengründen Überholgleise herausgerissen werden, dass Kreuzungsweichen herausgerissen werden, dann haben wir zwar die Qualitätsparameter Sollgeschwindigkeit und theoretischen Fahrzeitverlust im Grünen Bereich, das wirkt sich darauf nicht aus, aber wir hätten dann durch eine eventuell modernisiertes Anlagenalter, ja, man nimmt alte Kreuzungsweichen raus, man reißt Überholgleise raus, das Anlagenalter sinkt und die DB ist im grünen Bereich mit dieser neu eingeführten Kennzahl. Wir haben aber und da komme ich wieder zu der verkehrspolitischen wichtigsten Kennzahl, wir haben dann eine geringere Kapazität im Schienennetz. Und ich glaube nicht, dass wir das wollen sollten. Und dies stützt eigentlich auch meine Eingangsaussage von vorhin; das ganze Ding ist so komplex, da jetzt eben eine Sache, eine Stellschraube, weil man in dem Punkt guten Mutes ist, schnell zu ändern, das kann verkehrspolitisch fatal sein. Es unterstützt auch noch mal die Aussage, dass wir das in Ruhe in diesem Fünfjahreszeitraum angehen sollten. Da sind viele, viele Dinge, die man noch grundsätzlich klären muss, die man sicher auch verkehrspolitisch genau beobachten und verbessern muss. Dann hat Herr Ferlemann die Transparenz angesprochen und Sie haben Ihren Schrecken artikuliert, dass wir von mangelnder Transparenz gesprochen haben. Ich weiß nicht, ob ich mich vorhin missverständlich ausgedrückt habe, ich hoffe nicht. Aber das was ich sagen wollte, ist, dass der

jetzige Zustand eine extrem mangelnde Transparenz aufweist. Und das, was wir durch die LuFV bekommen, dass das genau der Schritt in die richtige Richtung ist, den wir wollen. Und mein Plädoyer und mein Appell war, dass die entsprechenden Ausschüsse auch diesen Netzzustandsbericht samt Anlagen, samt der großen Karte mit diesen 250 Meter scharfen Gleisgeometrie-einteilung gehören. Wenn Sie das kriegen und das Gegenstand der öffentlichen Diskussion wird, dann bin ich hoch zufrieden, das war mein Tenor. Dann hat sich schon das Engagement für die LuFV alleine deswegen gelohnt. Denn der jetzige Zustand, den kann man kaum verschlechtern, was Transparenz anbelangt; da brauchen wir dringend mehr. Ich glaube, das waren die Fragen. Kapazitätskennzahl, das war noch eine weitere Frage an mich, da kann ich als Allianz pro Schiene leider Gottes auch nur auf die Leute verweisen, die sich wissenschaftlich damit beschäftigen, Mathematiker, Ökonomen, Informatiker, keine Ahnung wer noch und die Deutsche Bahn AG natürlich selber. Mir selber liegen keine belastbaren Grundlagen vor. Wenn ich sie hätte, hätten wir sie schon längst eingespeist in den politischen Raum. Aber ich bin guten Mutes, dass wir da auch sehr bald auf einen guten Weg kommen. Dankeschön!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Flege! Und als nächstes Dr. Henke, bitte!

Dr. Martin Henke: Vielen Dank! Zur Frage, ob Kapazitätskennzahlen verfügbar sind. In der Tat, es sind Kapazitätskennzahlen verfügbar. Es sind gleich mehrere unterschiedlich ermittelte, nach unterschiedlichen Kriterien ermittelte, verfügbar. Sie sind auch von der DB ganz offen vorgestellt worden. Sie dienen allerdings anderen Zielen als denen, sie einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung hier zu unterlegen und sind auch in ihrer jetzigen Form nicht unbedingt geeignet, dies zu tun. Beispielsweise gibt es Kapazitätskennzahlen für die überlasteten Strecken. Da gibt es ja ein in den Eisenbahngesetzen vorgeschriebenes Verfahren, wie bei überlasteten Strecken vorzugehen ist. Und selbstverständlich ermittelt die DB AG dabei dann Kapazitäten. Sie ermittelt Kapazitäten auch bei der Investitionsplanung. Und dem Verkehrsministerium werden natürlich keine Bundesschienenwegeausbaupläne vorgelegt, ohne dass Kapazitäten gemessen werden. Es gab immer - und liegen auch vor - Kapazitätsmessungen über lange Jahre der Oberbetriebsleitung West aus militärischen Gründen, bei denen man für den Notfall solche Kapazitäten ermittelt hat. Allerdings eben auf der Grundlage eines harmonisierten Fahrplanes. Dann wurde eben gemutmaßt, es fahren alle Züge mit 80 km/h und dann kommt man natürlich auf eine bestimmte Qualitäts-

kennzahl, die allerdings für die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wiederum nicht brauchbar ist, denn die Züge fahren eben nicht alle mit 80 km/h. Also ich habe auch lange nach einer belastbaren Kapazitätskennzahl gesucht. Ich war lange Zeit sehr optimistisch, dass man sie findet. Ich bin allerdings im Laufe der Zeit etwas pessimistischer geworden, muss ich Ihnen ganz offen sagen. Ich habe eine ganze Reihe von Dissertationen hierzu gelesen, mit namhaften Professoren der Eisenbahnbetriebstechnik gesprochen. Wir haben die optimale Kapazitätskennzahl bisher nicht gefunden. Ich bin aber absolut der Auffassung, dass man sie finden kann. Man müsste sich der Mühe unterziehen. Und ich finde es gut, dass im Entwurf der LuFV drin steht, dass man in der nächsten Vertragsperiode eine solche Kapazitätskennzahl haben will. Aber ich bin gegen einen Schnellschuss. Man muss also sehr genau an diesem für uns absolut entscheidenden Kriterium arbeiten, um dort weiter zu kommen. Die Frage, ob die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung verschoben werden soll, um sie nachzubessern: Ich halte das jetzige kameralistische System, auch wirklich aus eigener absolut leidvoller Erfahrung, für einen Beitrag zur volkswirtschaftlichen Fehlsteuerung. Ich meine, je schneller man davon wekommt, umso besser. Die LuFV in ihrem jetzigen Entwurf bietet keine optimale Steuerung, aber sie bietet die Möglichkeiten besserer Steuerung. Es ist der Einstieg in die Output-Kontrolle. Allein das ist aus unserer Sicht eine erhebliche Verbesserung. Und, wie gesagt, ich nehme das halb gefüllte Glas Wasser lieber als ein leeres Glas Wasser, um in diesem Bild zu bleiben. Und vor allem, und da kann ich mich meinem Vorredner nur voll anschließen, sie bietet mehr Transparenz. Wir hatten in der Zeit seit der Bahnreform einen Zustand besonders geringer Transparenz. In der deutschen Eisenbahngeschichte gab es schon zu Zeiten der ersten Statistik der in Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, Anfang der 80er Jahre, noch zu Bismarcks Zeiten, eine wesentliche bessere Transparenz als wir sie in der Zwischenzeit seit der Bahnreform haben. Und wenn wir jetzt mehr, und erheblich mehr.....die LuFV bietet in der Tat, gerade was dieses 250 Meter Raster angeht, geradezu ein revolutionäres Mehr an Informationen. Das ermöglicht Ihnen eine fachgerechte Diskussion und uns auch. Und ich denke, wir werden sicherlich Gelegenheit haben, über das Thema der Entwicklung der Qualität auf dieser Grundlage erheblich besser zu reden als bisher. Die Frage, ob die Mittel reichen. Kann ich noch einmal unterstreichen: Aus unserer Sicht eindeutig nicht, weil sie auf veralteten Zahlen beruhen. Es sind die Preissteigerungen nicht eingepflegt, die sich aus den Entwicklungen in

der Bau- und in der Bahnindustrie ergeben. Das müsste aus unserer Sicht der Fall sein. Die Frage der Zukunft der schwächeren Netze: Wir haben ausdrücklich den Teilnetzbezug gefordert, um sicherzustellen, dass auch regionale Netze und regionale Netzknoten hinreichende Qualität aufweisen - auch die Anlagen, die muss man noch deutlich drei Mal unterstreichen, die Anlagen sind für den Eisenbahnbetrieb, sehr wichtig. Und dieser Teilnetzbezug ist leider noch nicht enthalten. Aber er würde in der Tat, wenn man ihn auch mit einer Sanktion versehen würde, die dann für dieses Teilnetz wirken würde, aus unserer Sicht erhebliches bringen. Sollte man sich insbesondere für die nächste Vertragsperiode vornehmen. Die zwei Prozent Stilllegung ohne Folge wären bei dem Kriterium, das der VDV gefordert hat, nämlich die Gleislänge in die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung einzubeziehen, in der Tat so, dass dann, wenn zwei Prozent reduziert würde, auch zwei Prozent weniger Mittel zur Verfügung stehen würden. Also wir wollen keine Fehlanreize zum Abbau, ganz klar. Wir haben extra die Gleislänge gefordert und nicht die Streckenlänge, denn durch die Gleislänge verhindert man, dass bei den Anlagen erheblich abgebaut wird. Und gerade die Anlagen, wie gesagt, sind insbesondere für den Güterverkehr wichtig, aber auch für den Personenverkehr, der auch Abstellkapazitäten etc. braucht. Die Frage nach der hinreichenden Transparenz. Auch schon teilweise insoweit beantwortet, als ich ja Transparenzzugewinne sehe. Insbesondere das relativ kleinräumige Raster zur Infrastrukturqualität. Es wäre allerdings aus unserer Sicht besser gewesen, sich auf weniger Kriterien zu konzentrieren, auf weniger Kriterien, die dafür aber dann in vollem Umfang als entscheidend einzusetzen. Das betrifft dann eben insbesondere dieses Kriterium Gleisumfang, das Kriterium Kapazität, allerdings nach entsprechender Berechnung, und natürlich auch die Standardabweichung. Man sollte nicht zu viele Dinge mit einbeziehen, die dann ablenken. Man verstrickt sich dann auch, wenn man aus der Sicht des Bundes und auch aus der Sicht dieses Ausschusses kontrollieren will, wie sich die Lage entwickelt, in zu viele Details. Die Frage nach dem Anlagenalter. Ja, da wird es tatsächlich etwas kontrovers. Wir sind gegen das Kriterium des Anlagenalters, ganz klar. Und zwar aus den Erfahrungen, die wir bei den nicht-bundeseigenen Eisenbahnen machen. Da ist es nach wie vor so, wie das bei mittelständischen Unternehmen eben so ist, dass sehr solide und nachhaltig gewirtschaftet wird, da ist es eben so, dass die Gleise aus dem Hauptnetz dann hinterher ins Nebennetz kommen und dann anschließend in den Anlagen verbaut werden. Und das macht überhaupt nichts aus unserer Sicht, ob dann eben Bauform

Preußisch-6 in den Nebengleisen liegt, mit Baujahr 1896, so lange das uneingeschränkt nutzbar ist. Und hierzu ist es aus meiner Sicht beim Gleis, wenn man dann tatsächlich hier das Alter einbringen würde, ein Fehlanreiz, dass man dann die Nebengleise rausrupft, um dann insgesamt das Anlagenalter nach oben zu bringen. Das ist aus unserer Sicht absolut nicht sinnvoll. Dann sollte man besser das vom Verband der Bahnindustrie in Deutschland entwickelte Infrastruktur-Monitoring-Tool nehmen, was wir ausdrücklich begrüßen. Frau Menzner hatte die Frage gestellt: Entwicklung der Qualität in der Realität. Dort hat es in der Tat in den letzten Jahren sehr unterschiedliche Entwicklungen gegeben. Also wir haben häufig auch als Verband in den vergangenen Jahren Gelegenheit genommen, um zu kritisieren, dass die Qualität nicht hinreichend sei. Und wir haben dafür auch Gründe benannt. Man muss allerdings auch fairerweise zugeben, dass sich da in den letzten zwei Jahren etwas Positives getan hat, muss man ganz offen sagen. Und ich glaube, dass auch bestimmte Maßnahmen, die Sie ergriffen haben, hier geholfen haben. Beispielsweise eben schon Mittel, um mehr Transparenz zu bringen, unter anderem durch die Gründung des Netzbeirates, dessen Mitglied ich ja auch bin. Und dort wird in einem hohen Umfang sachkundig diskutiert. In der Tat ist es so, dass, zumindest was die Langsamfahrstellen angeht, sich in den letzten Jahren dort Positives getan hat und dies auch hinreichend dokumentiert wurde. Ich denke, dass, wenn Sie jetzt noch mehr Transparenz bringen - und das auch dem Bund gegenüber, nicht nur den Verkehrsunternehmen, die doch diese Infrastruktur fahren -, dass das ein Ansatz ist, einfach auch, um bei den Strukturen innerhalb der DB AG diesem Thema Netzqualität eine noch größere Bedeutung zu geben, vor allem dadurch, dass sie publik wird. Die Gesamtfrage: Es handelt sich insgesamt bei dem Entwurf der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung um einen Fortschritt. Wie gesagt, die Kriterien sind nicht optimal, aber es ist ein Einstieg in die Output-Orientierung, es ist ein Transparenzzuwachs. Aus unserer Sicht sollte man auf dieser Grundlage zunächst einmal einsteigen, aber ausdrücklich sehr genau und bereits frühzeitig die Entwicklungen verfolgen, um qualifiziert nachsteuern zu können. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Henke! Als nächstes Herr Holzhey! Bitte!

Michael Holzhey: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Zunächst zu Herrn Beckmeyer. Ich glaube, Sie haben sich ja so ein bisschen auf mich eingeschossen. Aber das macht mir ja auch Spaß, von Bremer zu Bremer. Immerhin danke ich Ihnen auch, dass ich dieses Mal

dabei sein darf. Beim letzten Mal war es ja sozusagen in Abwesenheit meiner Person, als Sie sich über die Firma mit den drei Buchstaben echauffierten. Ich kann Ihnen übrigens auch sagen, dass der Seniorberater mir zuarbeitet. Also da haben Sie Pech. Da müssen Sie weiter mit leben. Also es ist so, dass das Anlagenalter deswegen wichtig ist,..... das war jetzt für Insider.... das Anlagenalter ist deswegen wichtig, weil,insofern widerspreche ich auch meinen Vorrednern, es ist ja auch mal ganz gut, wenn Sachverständige nicht immer einer Meinung sind. Sie haben Recht, was Weichen angeht, da würde ich eher noch zustimmen, da kann es ein Fehlkriterium sein. Allerdings auch wieder nur ein Fehlanreiz, weil schon die anderen Kriterien nicht stimmen. Wenn man Kapazität ordentlich misst, kann sozusagen diese (Zwischenruf) Ja, aber dann sind wir schon wieder sozusagen bei zwei imperfekten Zuständen im System. Aber was bitte wollen Sie bei einer Brücke? Zum Beispiel, einen angeblichen Ausweich, falsche Ausweichreaktionen. Eigentlich geht es ja genau um diese Gewerke. Sie haben einen absoluten Sprengsatz der immer älter werdenden Brücken, bei denen eiskalt, behaupte ich, aus BMF-Sicht kalkuliert wird, im Prinzip auf ein betriebswirtschaftlich optimales Kernnetz hinzuarbeiten. Zumindest, sage ich mal, wird das in Kauf genommen. Ich erinnere mich an eine Situation in der Födko-Anhörung, als ich, damals noch im Zuge der Teilprivatisierung, auf diese Gefahr hinwies, alle betreten guckten, nur Herr Steinbrück heftig nickte, das quasi als Positivum ansah. Ich bin ja auch kein Pufferküsser und sage nicht, dass jeder Streckenkilometer sinnvoll ist und jede Brücke aufrechtzuerhalten. Aber man muss einfach sehen, dass da ein riesenhaushaltspolitischer Sprengsatz kommt, der dann nicht mehr strukturiert gelöst werden kann, sondern immer nur im Sinne einer sozusagen explosiven Spontanlösung. Das kann einfach nicht gut sein, das bekommen sie nur raus, wenn sie das nicht nur monitoren - natürlich steht das drin -, aber eben auch als Sanktionskriterium einbauen. Im Übrigen heißt ja Sanktion nicht, dass sie, wenn sie 0,1 Anlagenalterzunahmen von einem Jahr feststellen, sofort die Keule schwingen. Sie können dann erst mal Berichtspflichten etablieren, stärker nachfragen, sozusagen tiefer ins Detail gehen. Aber wenn in einer fünfjährigen Zeitreihe ewig das Anlagenalter mal ein halbes Jahr steigt, dann stimmt irgendetwas nicht. Und das ist bisher geschehen, zumindest bei diesen eben genannten Positionen. Und das wird eines Tages, so wie bei der Schuldenproblematik auch, wo man über Schuldenbremsen als institutionelle Vorrichtung redet, eben zu einem Problem führen. Verschiebung: Ich bin inzwischen auch der Meinung, dass man das gar nicht unbedingt verschieben soll-

te, sofern die Prämisse gilt, dass man trotzdem noch nachverhandeln kann. Ich finde es immer lustig, wenn man sagt, Verträge, da kann man nicht mehr rein. Wenn der Staat mit dem Staat verhandelt, mit seinem eigenen Bundesunternehmen, und man zu der Erkenntnis kommt, dass es bessere Indikatoren gibt, dann sehe ich keinen Grund, warum man nicht zwischen drin nachverhandeln kann. Umgekehrt kann das die Gegenseite auch immer, wenn sie mehr Geld fordert. Insofern meine ich, dass das möglich sein muss. Zur Kapazität. Da kann ich mich nur wundern. Also wir erleben die Sternstunde, dass mit Verweis auf die Wissenschaft behauptet wird, man könne ein Instrument nicht einführen. Das habe ich noch nie erlebt. Ich wäre froh, wenn Bahnpolitik, zumindest in meinem früheren Leben, öfter nach diesem Kriterium, zumindest teilweise entschieden worden wäre. Da konnte ich nie erkennen, dass das ein Kriterium sein sollte. Plötzlich wird das hoch gehalten, um einen Indikator nicht einzuführen. Also das ist so ein grandioses Alibi, das natürlich ganz andere Gründe hat. Die DB möchte das Kriterium nicht, weil man damit etwas offenlegt, was sehr, sehr unangenehm ist, in jeder Beziehung. Wie Kapazität nur konzernintern auf die eigenen Töchter geplant wird, was mit den Wettbewerbern ist, wie die tatsächliche Überlastung ist, eben nicht nur bis vor kurzem drei Strecken, sondern sehr viel mehr, und so weiter. Also EU-rechtlich müsste es das Instrument ja schon längst geben, weil man sonst eigentlich gar keine Überlastungserklärung aussprechen kann. Natürlich könnten Sie die Kapazität formulieren, wenn vor drei Jahren, zum Zeitpunkt der beginnenden Verhandlungen, ein ordentliches Forschungsprogramm aufgelegt worden wäre - wir erforschen mal, wie man Kapazität abbildet -, dann hätten wir da schon längst Ergebnisse. Das war nicht gewollt. Und ich glaube, dass man da recht schnell zu Hilfskriterien kommen könnte, die auch allemal besser sind, als das, was wir jetzt haben, einfach den Nullzustand, das überhaupt nicht zu wissen. Transparenz, zu Herrn Ferlemann: Ja, das ist transparenter, aber im Prinzip bekommen Sie erstmal Datenmüll und sehr viel Lyrik. Sie werden daraus nicht sehr viel....Wenn Sie wissen, dass aggregiert in Deutschland die Störbestehenszeit so und soviel 1000 Minuten ist. Was sagt Ihnen das? Ist das für Sie ein Handlungskriterium, dann zu wissen, da muss ich hin? Da müssen Sie sehr viel präziser rein, das ist also ein bisschen eher so ein Placebo, dass man sagt, ich sage euch mal, wie es vermeintlich aussieht. Aber über den Alltag vor Ort sagt das recht wenig, da muss man sehr viel präziser in die Daten rein. Und das muss eben, wie Herr Böttger auch sagte, eben öffentlich werden. Es gibt auch keinen Grund, warum eine steuerfinan-

zierte Leistung nicht vollkommen sichtbar für jedermann präsentiert wird. In der Schweiz und in anderen Ländern ist das gang und gäbe, da können sie sogar Online, quasi über Google-Maps, die aktuellen Bewegungen auf dem Netz sehen. Was ist daran ein Geheimnis? Es ist auch kein Betriebsgeheimnis, da muss man nicht das Aktienrecht immer vorschieben. Zu Herrn Hermann: Ja, die Ränder, die sind natürlich gefährdet, weil das Kalkül, wie gesagt, darin besteht, im Prinzip ein paar Netzteile, sagen wir mal vorsichtig, nicht intensiv zu pflegen. Wie immer kommt es dann auf die Länder an, ob sie einspringen. Ich sehe da bei der zunehmenden Schere zwischen Infrastruktur-entgelten, also Entgeltbepreisung, die weiterhin über der Inflationsrate zu liegen scheint, und den Reg.-Mitteln von 1,5 Prozent eben diese Kaufkraftabnahme in dem Bereich, so dass die Länder eben nicht mehr die Möglichkeit haben, da vieles aufzufangen. Ist auch eigentlich nicht ihre Aufgabe. Also das wird dazu kommen, dass die Ränder weiter ausfransen. Das kann man gut finden. Ich persönlich finde es schade, weil man sozusagen aus einem ineffizienten Zustand heraus solche Fakten schafft, statt vorher mal zu gucken, ob man mit der Infrastruktur nicht sehr viel mehr anfangen könnte. Zum Abschluss noch zu Herrn Friedrich. Man wird eben nicht sehr viel mehr daraus lesen können, wie schon gesagt, weil sie keine streckenspezifische Sicht haben. Die ist zwingend notwendig. Und zu den § 8 Abs. 2er - Mitteln: Das eigentliche Problem besteht darin, obwohl sie, wie gesagt, finanzierungssystematisch ja auch schon vorher mit Sammelfinanzierungsvereinbarungen waren, dass alle Beteiligten immer davon ausgingen, dass es Neu- und Ausbauprojekte seien. Wenn man sich einfach mal die Anmelde Listen anguckt, dann sieht man ja eine ganz klare Priorität. Wenn sie jetzt sozusagen offiziell abschließlicher Bestandteil der LuFV-Mittel werden, die aber gleichzeitig einem Sanktionskriterium unterliegen, zumindest erst mal der Form halber, dann muss die DB natürlich einen Anreiz haben, diese Mittel in andere Bereiche zu lenken. Sonst würde sie sich selber schädigen. Und sie hat auch intern schon Anweisungen angekündigt, zumindest in manchen Ländern, das eben vorwiegend in instandhaltungsnahen Leistungen zu lenken. Das heißt, der eigentliche Bereich für Neu- und Ausbau dürfte sukzessive austrocknen. Ich denke schon, dass zu den alten Vereinbarungen vielleicht noch gestanden wird. Das ist auch nicht immer selbstverständlich. Aber wir werden sehen, dass die Listen der Anmeldungen in der Zukunft deutlich runtergehen. Was aber bisher schon der Fall war, weil immer die DB quasi eine Kofinanzierung einforderte, die oftmals gar nicht aufzubringen war. Danke!

Stellv. Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Herr Holzhey! Herr Schwager, bitte!

Eberhard Schwager: Ich kann mich eigentlich für die Bauwirtschaft kurz fassen. Die Bauwirtschaft will für die Bahn bauen, sie möchte über Jahre ihre Kapazitäten planen, ihre Investitionen planen. Von daher nochmals: Sie begrüßt den Abschluss der LuFV, sie sollte auch jetzt abgeschlossen werden, mit einem Beobachtungszeitraum von drei Jahren, um dann tatsächlich zu sagen, wohin läuft es. Ich möchte noch mal hervorheben, das Anlagenalter sollte sanktionsbewährt sein, auch aus Sicht der Bauindustrie. Werden die Anlagen zu alt, kann es ganz, ganz plötzlich zu erheblichen Ersatzinvestitionen kommen. Es kann dazu führen, dass alle Kapazitäten jetzt in den Brückenbau und alle Gelder in den Brückenbau fließen und andere mittelständische Unternehmen, die Gleisbau oder anderes machen, dann in den entsprechenden Jahren überhaupt keine Aufträge mehr bekommen. Es kann da zu ganz erheblichen Schwankungen kommen, deshalb auch da, im Sinne der Transparenz, unsere Forderung, dass man jährlich doch einen Überblick bekommt, welche Investitionen die Bahn mit den LuFV Mitteln vornimmt, um sich entsprechend einzustellen oder auch den Finger zu heben und zu sagen, aus Sicht der Bauwirtschaft, die ja doch die Strecken dann auch kennt, auch die überfälligen Brücken kennt, auch mal sagen zu können, hier läuft irgendwo was schief. Ansonsten muss sich die Bauwirtschaft sicherlich in dieser Diskussion, die jetzt hier geführt wird, zurücknehmen. Die Bahn ist der Auftraggeber, die Bauwirtschaft arbeitet gerne für die Bahn und möchte das, wie von mir schon gesagt, gerne im transparenten Wettbewerb tun.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Schwager! Prof. Mitusch!

Prof. Dr. Kay Mitusch: Es wurde ja auch von allen Fraktionen darauf hingewiesen, dass die LuFV an sich ein Fortschritt ist, im Vergleich zu den bisherigen Verfahrensweisen. Das möchte ich auch unterstreichen. Und Herr Beckmeyer und Herr Hermann haben die Frage gestellt, diese spezielle LuFV, ist das jetzt ein Fortschritt, kann man darin ein Fortschritt sehen oder nicht. Und ich weiß es auch nicht so genau. Wir kommen natürlich diesem idealen Modell einer LuFV näher, wir bewegen uns dahin. Ich sehe auch die Mühe, die man sich gegeben hat, um zum Beispiel dieses Infrastrukturkataster vertraglich vorzustrukturieren. Wenn das jetzt nicht verabschiedet wird, dann wieder ein oder zwei Jahre warten, warum fängt man nicht damit an? Das möchte man natürlich jetzt. Das große Problem sehe ich darin, wenn wir hier die ganze Zeit davon

den, die LuFV ist in Entwicklung und die nächste LuFV muss besser werden. Die DB AG könnte es anders sehen. Die könnte sagen „Top, die Wette gilt“, wir haben unterschrieben und jetzt redet uns nicht mehr rein. Wir haben einen Vertrag und wir halten uns ganz genau an den Vertrag. Und die Gefahren, die da sind, müssen Sie ganz deutlich sehen. Die Länderinfrastrukturen, die Regionalinfrastrukturen sind nicht geschützt durch diese Output-Indikatoren, die wir haben. Und die Substanz der Bahn, wurde auch sehr oft jetzt darauf hingewiesen: Man kann Brücken eine Weile lang immer noch wieder so ein bisschen in Stand halten, dass man ganz gut drauf fahren kann. Und dann kommt es ganz plötzlich zu dem Einbruch, ganz plötzlich sind die nicht mehr belastbar, ganz plötzlich kommt der Statiker und sagt: Jetzt ist Schluss! Und das kann dann massiv auftreten. Das heißt, wir laufen sozusagen mit der LuFV, wenn wir die jetzt verabschieden, in diese Gefahren rein. Bisher ist es ja immer so, dass die DB immer davon ausgeht, die Politik redet uns nächsten Monat sowieso wieder rein, so dass man, wenn sich so etwas aufstaut, bisher immer die Möglichkeit hat, zu sagen, die Brücken, jetzt muss da was getan werden, für die nächsten Genehmigungen von weiteren Geldern verlangen wir dies und das. Wenn aber der Vertrag unterschrieben ist, hat die DB eigentlich immer die Möglichkeit, zu sagen: „Nichts da, wir haben einen Vertrag, es gibt Qualitätskriterien, wir achten auf nichts anderes als auf die Qualitätskriterien“. Das heißt, das Ding könnte nach hinten losgehen. Und deswegen bin ich mir nicht so sicher, ob wir nicht sogar eine drastische Verschlechterung haben, wenn wir das jetzt verabschieden. Ich bin mir aber auch nicht so sicher, ob ich Ihnen empfehlen möchte, es nicht zu unterschreiben und zu paraphieren. Ich möchte Sie vielmehr dazu auffordern, direkt nachzusetzen. Also, wenn wir jetzt die Verabschiedung der LuFV feiern, es fliegen sowieso demnächst die Sylvesterraketen, kann man machen, aber am 5. Januar muss weitergearbeitet werden. Und zwar an der nächsten LuFV und man muss der DB auch jetzt bedeuten, nach dem Unterschreiben wird sofort am Tag danach geguckt, was mit dem Geld tatsächlich passiert. Und die DB darf sich nicht darauf verlassen, dass man nur sagt: Indikator eingehalten, alles ist in Ordnung. Sondern man muss ihr sofort wieder reinreden, obwohl sie den Vertrag unterschrieben hat. Und sie wird sich beschweren. Aber es muss so sein. Eine Sache hat die DB mit Sicherheit: Die 2,5 Milliarden pro Jahr. Daran braucht man nicht zu deuten, abgesehen von Sanktionen. Aber wenn es um die Qualität geht, muss man ihr gleich sagen, wir haben nur zwei Netzqualitätskriterien, theoretischer Fahrzeitverlust und Standardabweichungen, und die haben auch

noch Probleme. Wir achten aber auf andere Kriterien auch. Das muss man der DB kommunizieren. Das ist, glaube ich, wichtig. Das sollte auch das Parlament festhalten. Sehr wichtiger Punkt für das Funktionieren eines Vertrages. Verstehen Sie, ich will noch mal darauf zurückkommen. Wenn die DB sagt „Top, die Wette gilt“, dann nimmt sie die LuFV als das, was sie eigentlich sein soll. Vom Gedanken her, von der Idee her soll die LuFV dafür sorgen, dass die Politik für ein paar Jahre nicht reinredet, sondern dass man Sicherheit hat. Man bekommt Geld, man weiß, was man an Qualität liefern muss. Ja, so soll es eigentlich sein. Und wenn wir eine LuFV mit adäquaten Qualitätskriterien hätten, dann sollte man es genau auch so auffassen. Das können wir aber im Moment nicht. Bei dieser ersten LuFV können wir das nicht machen. Wir können es deshalb nicht machen, weil die Qualitätskriterien nicht stimmen und, was Herr Hermann auch angesprochen hat, die Sanktionsmechanismen stimmen überhaupt nicht. Wir wissen erstens nicht, welche Anreizwirkungen die finanziellen Sanktionen, die hier vorgesehen sind, wirklich haben. Da sind ja Zahlungen vorgesehen, also Abzüge von dem Geld, was da jährlich gezahlt werden soll. Man müsste Ingenieure und Ökonomen mal zusammen daran setzen, um zu untersuchen, was sind eigentlich die Anreizwirkungen. Gibt es bestimmte, vielleicht signifikante Netzteile, von denen die DB sagt, ich zahle lieber die Sanktion, als diese Netzteile in Stand zu halten. Ist einfach billiger, die Sanktion zu zahlen. Das müsste man eigentlich mal überprüfen. Natürlich nicht für das gesamte Netz, aber für Teile des Netzes ist das möglich. Und wir wissen das nicht. Wir wissen nicht, wie stark die finanziellen Sanktionen wirken, zumal die finanziellen Sanktionen vielleicht gar keine Sanktionen sind, denn mein Nachbar, Herr Pörner, hat ja angedeutet, das Geld, das wir der Infrastruktur wegnehmen, das wollen wir doch der Infrastruktur nicht wegnehmen. Das heißt, das geht ja dann doch wieder zurück. Oder was passiert damit? Wir haben in unserem Gutachten sehr Wert darauf gelegt, dass man institutionelle Sanktionen braucht. Das heißt, die schwächste institutionelle Sanktion, die nicht rein finanziell ist, sondern institutionell, würde bedeuten, dass, sagen wir das Eisenbahnbundesamt, sagt: Augenblick, die Qualitätskriterien habt ihr deutlich unterschritten und zwar insbesondere hier und jetzt; zeigt uns einen Plan vor, wie ihr diese Schwachstelle, da wo es schon seit langem Fahrzeitverluste gibt, wie ihr die genau reparieren wollt, wo ist der Zeitplan, wo sind die Ressourceneinplanungen, dass genau das passiert. Das heißt, man muss der DB Netz dann richtig reinreden. Man muss die vorführen, die Leute, und sagen: Ihr müsst jetzt in den nächsten Jahren genau das machen und

wir gucken uns genau das an. Das wäre der erste Versuch, überhaupt reinzureden. Und es gibt ein Papier von der EU, über Mehrjahresverträge für den Infrastrukturerhalt. Sehr interessant, sich das anzusehen. Das wird vielleicht auch in das erste Eisenbahnpaket eingearbeitet werden. Auch da werden Sanktionen gefordert, die etwas weiter drüber hinausgehen, dass man zum Beispiel eventuell die Kompetenz für bestimmte Infrastrukturteile der DB Netz entziehen kann und anderen Betreibern gibt. In Deutschland wäre da die Möglichkeit, dass man Regionalnetze den Ländern gibt, jedenfalls denjenigen, die dazu bereit wären. Es reicht aber nicht, ihnen das Netz zu geben, man muss ihnen dann auch einen Teil der Infrastrukturfinanzierungsmittel geben. Nur dann wäre es eine Sanktionsdrohung. Ein solches Vertragswerk, damit es funktioniert, muss wirklich durchkonstruiert werden und insbesondere auch bis zur Sanktionsebene. Das wäre wichtig. Meine Aufforderung - wahrscheinlich werden Sie dieses hier jetzt akzeptieren, diesen Vertrag - arbeiten Sie unbedingt weiter an diesen Essentials eines wirklich funktionierenden Vertrages! Dankeschön!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Prof. Matusch! Bevor ich Prof. Pörner das Wort erteile, wollte ich nur noch mal darauf hinweisen: In der zweiten Runde habe ich sieben Wortmeldungen. Acht! Das heißt, ich würde das sehr wahrscheinlich aufteilen. Ich lese noch mal in der Reihenfolge vor: Hofbauer, Döring, Hofreiter, Schwarzelühr-Sutter, Beckmeyer, Blank, Hettlich und Menzner. Gibt es noch weitere Wortmeldungen? O.k., dann entscheide ich das gleich mal, ob wir dann auf eine dritte Runde verzichten. O.k.! Prof. Pörner, sie haben das Wort.

Prof. Dr. Ronald Pörner: Danke Herr Vorsitzender! Ich empfehle, noch mal drei Schritte zurückzugehen und auf die LuFV zu gucken, etwas entfernter zu gucken. Und die Kernfrage von Herrn Beckmeyer, von Herrn Hermann gestellt: Bringt es einen Fortschritt oder nicht? Wenn der Geist der LuFV gelebt wird und beispielsweise, in der Präambel, gleich unter Nummer 2, steht ja, die EIU, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, haben die Schienenwege in einem uneingeschränkt nutzbaren Zustand zu halten. Wenn der wirklich gelebt wird, dann haben wir einen Fortschritt. Ganz eindeutig! Aus vielen Äußerungen hier ist allerdings herauszuhören, ich habe sehr genau zugehört, offensichtlich ein Grundmisstrauen, ein Grundmisstrauen in die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die dem Bund, die uns allen ja gehören. Kann man fragen, woher kommt es denn. Da hat jeder von uns eine Begründung. Ich würde aber dafür plädieren, in der Tat einen Vertrauensvorschuss zu geben,

allerdings sehr genau hinzuschauen, was passiert. Welche Vorteile? Ich darf hier mal ganz kurz die unternehmerische Praxis aufzeigen. Unsere Unternehmen, insbesondere die Unternehmen aus der Stellwerktechnik und Signaltechnik, also diejenigen, die für die Sicherheit der Schienenwege zu sorgen haben, die hatten in diesem Jahr bis Ende Juli nicht einen einzigen Auftrag von der DB Netz AG. Warum, fragen Sie sich. Na ja, weil wir diese unselige einzelfallbasierte Inputkontrolle hatten und es Probleme gab zwischen Ministerium, Eisenbahnbundesamt und DB Netz AG. Zwei unserer großen Unternehmen mussten Kurzarbeit einführen. Geradezu absurd, meine Damen und Herren! Also insofern, mal ganz konkret, was das Thema Hightech, Sicherung eines Hightech-Standortes wie Deutschland, angeht: Im Bereich der Bahntechnik, da versprechen wir uns davon, dass das jedenfalls nicht mehr vorkommen wird. Wir schauen da allerdings wirklich sehr, sehr genau hin. Wir verschenken da sonst Know how und technisches Know how für die Bundesrepublik Deutschland. Transparenz; kam auch von vielen, vielen Fragestellern. Natürlich sind wir für Transparenz. Wir würden, und hätten uns gewünscht, dass wir auch offiziell mit eingebunden worden wären, in diese ganze Thematik. Waren wir nicht. Ich glaube, auch viele andere der am Tisch sitzenden Verbände insbesondere waren das nicht. Das würden wir uns bei der Entwicklung der Verbesserungspotentiale tatsächlich wünschen, um unser Fach-Know-how einbringen zu können. Neben der Transparenz gehört allerdings auch die Objektivität der Daten dazu. Das wurde noch gar nicht strapaziert. Ohne irgendjemanden etwas unterstellen zu wollen, ist es wichtig, dass die erhobenen Daten, die jedenfalls, die EIUs selbst zum großen Teil erheben sollen, dass die objektiv richtig sind. Ohne jemand was zu unterstellen. Und da müsste man auch mal darüber nachdenken: Wie stellt man das in dem Bereich tatsächlich sicher? Anlagenalter. Ich schlage vor, nicht nur über Brücken zu reden, sondern, ich wiederhole mich, auch über das Thema Stellwerke, Signaltechnik, Weichen, Weichenantriebe und so etwas. Das sind doch Sachen, die immer wieder auch zu Problemen führen. Sie kennen das aus den Begründungen für mögliche Verspätungen, an der Stelle. Selbstverständlich ist das Anlagenalter ein sehr wichtiger Indikator, auch für Nebenstrecken, lieber Herr Henke, und das ist sicherheitsrelevant. Insofern plädieren wir eindeutig dafür, das Anlagenalter sanktionsbewährt in noch zu definierender Form in einer Folge-LuFV mit aufzunehmen. Sie wollen doch auch einen Lkw, den Sie jemanden fünf Jahre zur Verfügung stellen, möglichst dann auch mit Stoßdämpfern zurückkriegern, die nicht gleich einen Tag später ersetzt werden müssen. Also insofern, Anlagenalter ganz

wichtig. Es wurde immer wieder das Finanzvolumen strapaziert. Eindeutig! Wir haben berechnet, besser wären wir mit 3 Milliarden Euro pro Jahr unterwegs, die Begründungen wurden von meinen Kollegen dort bereits geliefert. Wenn es aber sichergestellt ist, dass diese 2,5 Milliarden Euro für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen tatsächlich für das Bestandsnetz verwendet werden, dann könnten wir jedenfalls aus Industriesicht und unserem Know how damit leben. Womit wir aber nicht leben können, ist, dass wir in diesen Betrag eine Degression reinkriegen. Verminderung der Strecken, zwei Prozent stehen jetzt drin. Punkt 1: So einfach ist es ja nun auch wieder nicht, noch gilt ja das allgemeine Eisenbahngesetz, § 11, soweit ich mich erinnere. Und zweitens, und ich hoffe, ich stehe nicht im Verdacht, als einer zu gelten, der das Schienennetz zurückfahren will, aber eine gewisse unternehmerische Flexibilität, vielleicht nur auf ein Prozent beschränkt oder so, würde selbst ich durchaus zugestehen wollen, ohne hier tatsächlich dem Abbau der Strecken das Wort reden zu wollen. Zusammenfassend kann ich nur davor warnen, die LuFV auf den 01.01.2010 zu verschieben. Ich glaube nicht, dass wir dann da zum Erfolg kommen werden. Wir meinen, es ist ein Fortschritt. Ich habe den Begriff der strategischen Weichenstellung geprägt. Noch mal: Die DB Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind echt aufgefordert, jetzt im Geiste dieser LuFV zu arbeiten. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Prof. Pörner! Wir kommen dann in die zweite Runde und ich bitte zunächst den Kollegen Klaus Hofbauer und danach den Kollegen Patrick Döring. Bitte sehr!

Abg. Klaus Hofbauer: Herr Vorsitzender, verehrte Kolleginnen und Kollegen, meine lieben Sachverständigen! Zunächst herzlichen Dank! Wobei ich mich ausdrücklich bedanken möchte, dass bei Ihnen das Thema Regionalverkehr, ich sage es jetzt als Vertreter des ländlichen Raumes, von ganz entscheidender Bedeutung ist. Wobei ich Ihnen, Herr Dr. Pörner, Recht gebe: Vertrauensvorschuss ist notwendig. Ein Vertrauensvorschuss kann nur gerechtfertigt werden, wenn wir einen guten Vertrag haben und wir fühlen uns in manchen Punkten als gebrannte Kinder. Das heißt, wir müssen so weit wie möglich die Dinge machen, wobei die positive Tendenz, die Sie uns heute vermitteln, glaube ich, schon richtig ist. Herr Flege, habe ich Sie richtig verstanden, als Sie von regionalen Einheiten, regionalen Entscheidungsmechanismen gesprochen haben, dass Sie hier zum einen die Länder stärken wollen, dass Sie sogar regionale Konzepte haben wollen? Ist das machbar mit dieser LuFV, dass wir auch regionale Beurteilungen

haben, um hier wirklich das gesamte Land mit zu sehen. Und die zweite Frage an Sie Herr Holzhey: Sie haben das Thema § 8 Abs. 2 angesprochen. Halten Sie es nach wie vor für erforderlich, dass wir eine solche Regelung in irgendeiner Form bekommen, festhalten? Wie könnte das im Rahmen dieser LuFV mit geschehen? Weil ich schon glaube, dass das wichtig ist, insbesondere unter dem Gesichtspunkt Nahverkehr. Und wir haben bei der Verabschiedung der Teilprivatisierung erhebliche Probleme gehabt, wie können wir das Thema Fernverkehr ansprechen. Es wird eine gewisse Schnittstelle geben zwischen Nahverkehr und Fernverkehr. Es gibt ja bei der Bahn schon manche Maßnahmen, die im Rahmen des Fernverkehrs mit gefördert werden usw. Würden Sie dafür plädieren, dass wir in irgendeiner Form diese § 8 Abs. 2 Lösung auch in die LuFV mit integrieren?

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Hofbauer! Als nächstes der Kollege Döring, dann der Kollege Hofreiter!

Abg. Patrick Döring: Bevor ich meine Fragen stelle, Herr Vorsitzender, will ich zwei Bemerkungen machen. Erstens haben wir es ja hier mit einem brisanten Fall von asymmetrischer Informationsverteilung zu tun. Der richtige Weg wäre, glaube ich, schon gewesen, einen Infrastrukturzustandsbericht nach den Kriterien dieses Vertragswerkes zu haben, auszuwerten, zu analysieren und dann eine Grundlage zu herzustellen - ob 2006 oder 2000 oder 1999 ist dann fast egal - aber zumindest eine Grundlage herzustellen, auf die sich alle einigen. Ich will zunächst Herrn Prof. Böttger fragen, weil er in seiner Stellungnahme ja auch auf die sogenannten Eigenmittel der DB AG und deren Entwicklung der letzten Jahre und die vertraglichen Regelungen hier eingeht. Wäre es aus Ihrer Sicht nicht vernünftig, die in § 7 und § 8 zitierten Anlagen, also, das Anlagenbuch der DB Netz AG und die Kostenstellen für sogenannte Eigenmittel, zum Infrastrukturbericht für das Parlament hinzuzutun, damit wir nicht nur die vielen schönen farbigen Karten bekommen, sondern auch die monetären Entwicklungen projektnah nachvollziehen könnten? Wäre es, das frage ich jetzt Herrn Holzhey, aus Ihrer Sicht nicht vernünftig, zu wissen, wie viele Strecken eigentlich bei der Berechnung des Wertes theoretischer Fahrzeitverlust gar nicht berücksichtigt werden. Denn der theoretische Fahrzeitverlust wird nicht berechnet für Strecken mit weniger als 365 Zügen im Jahr. Ich kann nicht bewerten, ob das eine Einschränkung ist, die relevant ist oder die nicht relevant ist, weil ich nicht weiß, wie viele Streckenabschnitte mit weniger als 365 Zügen pro Jahr befahren werden. Wenn das ganz wenige sind, was wahrscheinlich gleich irgendwoher kommt,

dann braucht man die Einschränkung nicht zu machen. Aber wenn das ein relevanter Teil ist, gibt es einen gewissen Anreiz, auch bei Strecken, wo heute 380 Züge im Jahr fahren, daraufhin zu wirken, über die Streckenplanung, dass da dann alsbald 364 Züge im Jahr fahren, damit dann diese Strecke aus der Berechnung herausfällt. Und eine Investition in eine solche Strecke, darüber sind sich wohl alle Anwesenden einig, würde ja die Kennziffer „theoretischer Fahrzeitverlust“ nicht beeinflussen können, also wohl auch nach diesem Vertrag nicht lohnenswert sein. Dritte Frage an Sie beide, an Herrn Böttger und Herrn Holzhey, wenn man Ihre beiden Stellungnahmen sieht und sozusagen überlegt, woran liegt es eigentlich, dass bei der Kapazität keiner so richtig weiterkommt. Und jetzt versuche ich auch die Kollegen ein bisschen mitzunehmen. Ich erinnere mich an ein Frühstück vor etwa zwei Jahren, ähnliche Wetterlage, das ganz dringend einberufen werden musste, um uns Verkehrsausschussmitgliedern zu erklären, wie dringend ein Sonderprogramm Hafenhinterlandverkehre nötig sei. Und da habe ich mir nun neulich noch einmal die Präsentation aus dem Schrank geholt. Und da findet sich folgende Folie, die habe ich jetzt leider nicht mit, die lässt sich ja beschaffen: Zurzeit würde auf der Strecke Hamburg-Hannover mit einer Auslastung von 120 Prozent gefahren. Und da habe ich gefragt, wie das denn gehen soll. Und da ist mir erklärt worden, unter Ausnutzung aller Toleranzen, bei Abständen und Zuglängen und in Absprache mit dem Eisenbahnbundesamt würde man also das Allernötigste aus der Kapazität der Strecke herausholen. Ich schließe daraus, dass es im Konzern ganz offensichtlich durchaus Kapazitätsbetrachtungen gibt. Es wäre ja auch gar nicht anders möglich, weil sonst ja der Fahrdienstleiter gar nicht planen könnte. Insofern wäre es vielleicht lohnenswert gewesen, anhand dessen, was uns ganz allgemein zugänglich ist, noch einmal zu ermitteln, wie man denn eine Normkapazität des Netzes, des gesamten Netzes, ermitteln könnte und welche Grundlage man schaffen könnte. Vielleicht dann nicht als Frage, sondern als Stellungnahme. Also es gibt dazu Aussagen aus der DB AG und die müssen ja irgendwie fundiert sein. Und deshalb glaube ich, dass man diese Kennziffer durchaus hätte schaffen können. Aber wichtig ist mir das Thema Anlagenbuch, also Entwicklung, Investitionen, E-Gesamtheit, aber eben projektscharf zu sehen, wo fließen denn die Mittel hin. Und dann muss man dazu auch wissen, was auf diesen Strecken passiert. Ich finde die Betrachtung in § 7 und § 8 zu isoliert. Vielleicht können Sie dazu was sagen. Das ist alles betriebswirtschaftlich nur dann interessant, wenn man weiß, wie viel Züge fahren auf der Strecke, wie viel Streckenentgelt wird generiert auf dieser Strecke?

Das ist eine betriebswirtschaftliche Bewertung, gegen die ich nichts habe, aber sie ist hier unvollständig abgebildet. Man darf nicht nur das eine sehen, man muss natürlich auch sehen, wo ist sozusagen das ökonomische Interesse der DB Netz AG, nämlich möglichst viel Trassenentgelt zu generieren. Und dazu muss man wissen, wie viel Trassenentgelt wird auf welchem Streckenabschnitt verbucht? Dann kann ich bewerten, ob eine Investition sowohl betriebswirtschaftlich wie auch verkehrspolitisch vernünftig war oder ist. Danke sehr!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Döring! Dann Kollege Hofreiter! Danach die Kollegin Schwarzelühr-Sutter!

Abg. Dr. Anton Hofreiter: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielleicht zur Aufklärung zu dieser Kapazitätsgeschichte. Die DB AG hat selber ein Programm, mit dem sie die Kapazität von Strecken betrachtet. Der Name des Programms ist bekannt und heißt STRELE. Und mit Hilfe dieses Programms weist zum Beispiel die DB AG gegenüber dem EBA aus, wenn bei Ausbaumaßnahmen sich die Kapazität ändert und um wieviel sich die Kapazität ändert. Das EBA hat auch Einspruchsmöglichkeiten, wenn zum Beispiel Weichen rausgerissen werden und die Kapazität um mehr als 10 Prozent sinkt. Das heißt, es gibt ein Programm und die Kapazität der Strecken ist bekannt. Also es ist fast skurril, dass nach so langen Jahren Eisenbahnverkehr behauptet wird, es gäbe kein Kriterium Kapazität. Also da braucht man keine Wissenschaft, da braucht man nur den politischen Willen, das entsprechend umzusetzen. Das vielleicht als Bemerkung am Rande. Wie gesagt, das Programm heißt STRELE, nachlesbar, für jeden zugänglich, nichts Ungewöhnliches. Dann zu der Aussage von Herrn Mitusch, dass das ganze auch nach hinten losgehen kann und dann zu der fast amüsanten Aussage von Herrn Pörner, dass wir einen Vertrauensvorschuss bei der DB AG brauchen. Wir haben jetzt einige Jahre intensiv mit der DB AG zu tun gehabt, im Zuge der sogenannten Teilprivatisierung. Und wenn ich in diesen Jahren irgendwas gelernt habe, dann, dass man der DB AG eins auf gar keinen Fall geben darf: Vertrauensvorschuss. Das ist das allerletzte, was man als öffentliche Hand im Umgang mit der DB AG machen darf. Deshalb, ich teile die Befürchtung von Herrn Mitusch, dass in der Form, wie das Ganze entschieden wird, es nach hinten losgeht. Nach allem, was ich bis jetzt da gelesen habe, kann ich mir kaum vorstellen, und das würde mich auch noch mal von den Experten, insbesondere von Herrn Böttger und Herrn Mitusch, interessieren, wie es denn die DB AG überhaupt schaffen soll, die Qualitätskennziffern zu verfehlen. Mir erscheint es relativ schwer, die überhaupt zu

verfehlen, so wie die konstruiert worden sind. Wir können uns das mal ganz praktisch vorstellen. Wir haben eine Langsamfahrstelle. Die Langsamfahrstelle muss mehr als sechs Monate bestehen, um überhaupt in den theoretischen Fahrzeitverlust einzugehen. Jetzt stelle ich mir mal vor, ich bin der der DB Netz AG zuständig und versuche zu vermeiden, dass ich einen schlechten Werter bekomme. Also lasse ich diese Langsamfahrstelle, und habe keine Lust sie zu reparieren, weil ich das Geld ökonomisch besser woanders einsetze, also lasse ich diese Langsamfahrstelle jetzt fünf Monate und 28 Tage bestehen. Was mache ich am 29. Tag des sechsten Monats, damit sie nicht in die Berechnung eingeht? Da richte ich eine BauLa ein, denn die geht auch nicht ein. Wie schaut meine BauLa aus? Wie viele Baustellen der DB AG aussehen: Ich stelle eine verrostete Baumaschine hin und mache dann weiter die nächsten drei Jahre de facto nichts. Ich habe dann einen realen Fahrzeitverlust, der von mir aus eine halbe Stunde sein kann, wenn ich eine ganz üble Langsamfahrstelle habe, die dreieinhalb Jahre besteht und der theoretische Fahrzeitverlust bei dieser LuFV ist exakt null. Deswegen würde mich interessieren, wenn man davon ausgehen soll, dass wir bei der DB AG ökonomisch denkende Menschen haben, wie die das überhaupt schaffen sollen, die Qualitätskennziffern in den nächsten fünf Jahren zu verfehlen. Was müsste man unternehmen, um die zu verfehlen? Also ich kann mir das nämlich kaum vorstellen. Dann würde mich noch mal interessieren, ob ich das mit der Streckenlänge und der Gleislänge richtig verstanden habe. Nämlich, wir haben keine Kapazität, wir haben sozusagen nur die Streckenlänge und wir haben was zu Standardabweichungen und wir haben was zum Fahrzeitverlust, zum theoretischen Fahrzeitverlust. Kann ich da eigentlich an Kreuzungsweichen, an Überholgleisen rausreißen so viel ich will? Das würde mich interessieren, denn das vermute ich genau, dass ich da die nächsten fünf Jahre rausreißen kann so viel ich will. Und ich meine, die letzten Jahre haben wir ja gesehen, dass das gängige Praxis ist. Deswegen würde mich interessieren, ist das wirklich Realität? Dann noch mal zum Anlagenalter. Es ist ja bereits gesagt worden, das Anlagenalter. Und da wird immer etwas missverstanden. Es geht hier nicht um das Alter der Anlagen, sondern es geht um die Veränderung des Anlagenalters. Das ist nämlich der ganz entscheidende Unterschied: Die Veränderung des Anlagenalters. Und das macht die amüsante Anmerkung von Herrn Beckmeyer zum Alter der Sachverständigen verständlich. Es geht nicht darum, dass Herr Mitusch und Herr Holzhey unterschiedlich alt sind, sondern es geht um die Veränderung. Wenn man nämlich jetzt 30 Jahre warten würde Sie brauchen

überhaupt nicht lachen, Herr Beckmeyer, Ihre Anmerkung hat nämlich bewiesen, dass Sie es nicht verstanden haben! Und das finde ich ärgerlich. Und ich finde es auch ärgerlich, dass Sie über so grundlegende Sachen, wo es um Milliarden Euro geht, lachen. Das haben Sie im Plenum schon öfters gemacht und das ärgert mich wirklich, Sie sind Volksvertreter für ein 80 Millionen Volk. Also Ihr Verhalten ist wirklich unverschämt. Das nur am Rande. Es geht um die Veränderung des Anlagenalters und wenn wir 30 Jahre warten und die gleichen Sachverständigen nehmen - ich will jetzt keinem von Ihnen zu nahe treten, aber ich könnte vermuten, dass der eine oder andere, wenn wir 30 Jahre warten über 80 ist. Und dann haben wir eine Veränderung der Leistungsfähigkeit. Das ist der entscheidende Punkt. Es geht nicht darum, dass die eine Römerbrücke 2000 Jahre alt ist und die andere Spannbetonbrücke nach 10 Jahren sanierungsbedürftig ist, sondern wir haben eine konstante Veränderung des Anlagenalters und die werden ständig älter. Und der Effekt ist auch ganz eindeutig, was wir da noch haben werden. Und zwar ganz eindeutig. Und das würde mich auch interessieren von Herrn Mitusch und Herrn Böttger, ob ich das richtig sehe. Wenn wie bei den Brücken Jahr für Jahr das Anlagenalter zunimmt, was ist dann der Effekt über kurz oder lang? Über kurz oder lang ist der Effekt, dass wir Unmengen Brücken auf den Schlag de facto sanieren müssen. Das würde mich auch interessieren, was der Vertreter der Bauindustrie dazu sagt. Und wenn wir Unmengen Brücken auf einen Schlag de facto sanieren müssen, dann weiß ich ganz genau was passiert: Das Geld wird nicht reichen. Die DB AG kommt bei uns an und sagt, sie braucht viel, viel mehr Geld für diese Brücken, aus Sicherheitsgründen braucht sie das Geld schon. Und dann haben wir die Möglichkeit, der DB AG das Geld zusätzlich zu geben, was bis jetzt immer passiert ist, denn es ist ja ein Erpressungspotential, oder der Finanzminister sagt, ihr kriegt das Geld nicht und dann legen wir die Strecken still. Es würde mich interessieren, ob ich das einigermaßen richtig einschätze. Danke!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Hofreiter! Bevor ich jetzt die Kollegin Schwarzelühr-Sutter bitte: Gibt es noch weitere Wortmeldungen? O.k., dann machen wir das jetzt. Die nächsten fünf Redner kommen dann noch mal, dann ist es die letzte Runde. Ansonsten müsste ich das aufteilen, dann würde das aber bedeuten, dass insgesamt die Veranstaltung deutlich länger wird. Ich denke mal, wir können das so machen, ja? Bitte sehr, Kollegin Schwarzelühr-Sutter, und danach der Kollege Beckmeyer!

Abg. Rita Schwarzelühr-Sutter: Ich will ja nicht sagen, dass Frauen grundsätzlich nicht über Alter reden, sondern vielleicht eher noch mal darauf zurückkommen, nach Vermutungen und Prophezeiungen und Vertrauensvorschüssen und anderem, was sind die harten Fakten und noch mal zur Kapazitätskennzahl. Ich denke schon, ich hätte das auch schon erwartet, weil hier die Wissenschaft ja auch mit am Tisch sitzt, es ist eine Frage der Kapazität. Und das erwarte ich auch von einem Bahnunternehmen, das ein Betriebsmanagement hat, das es das mit berücksichtigt vom S-Bahn-Verkehr über Fernverkehr über Güterverkehr auf einer Schiene, wie zum Beispiel Rheintalbahn, dass es dann ein Betriebsmanagement hat. Aber wir brauchen doch eine messbare nachvollziehbare, der Wissenschaft standhaltende Kennzahl. Und vor dem Hintergrund hätte ich dann schon mal einen qualitativen substantiellen Vorschlag gerne gehört, weil wir nämlich hier alle sonst nur mit Vermutungen und Stochern was in den Raum stellen und das bringt uns oder mich nicht weiter. Ich denke - und auch einfache Abgeordnete informieren sich ja gelegentlich bei Wissenschaftern, manchmal auch in Baden-Württemberg -, dass es da Ansätze gibt. Ob man da unbedingt ein Forschungsprogramm braucht, das ist eine Sache, aber dadurch, dass die LuFV ja auch vom Zeitlichen her begrenzt ist, denke ich, ist es noch jetzt genügend Zeit, die Erfahrungen da mit einzubringen und auch Ihr Wissen da mit einzubringen, um eine valide Kennzahl zu erarbeiten. Ich möchte noch mal auf die 2,5 Milliarden zurückkommen. Insgesamt kam es ja so bei den Experten doch einhellig zum Ausdruck, das wäre zu wenig. Gleichwohl wurde immer bemängelt, dass es keinen Anreiz gibt. Halten Sie das wirklich nicht auch für einen Anreiz, dass es keinen Preissteigerungsausgleich gibt, dass es Lernkurven gibt, und halten Sie das nicht erst einmal für fünf Jahre für ausreichend? Und es wäre doch auch sicherlich überfrachtet, wenn man eine Anreizregulierung mit in eine LuFV einbaut. Welchen Vorschlag hätten Sie denn sonst, wie man diesen Anreiz dann noch mal erhöht, denn ich finde, das widerspricht sich in der Aussage. Und welche Vorschläge würden Sie denn dann auch dafür anbieten, so dass ein sinnvoller Anreizmechanismus, der nicht zu Trassenpreiserhöhungen führt, dann auf den Weg gebracht wird. Ich denke wirklich, dass die LuFV, so wie sie ist - und ich glaube, das haben Sie ja auch gezeigt, dass man damit beginnen sollte - ein Einstieg ist, eine Verbesserung zu dem, was wir jetzt haben. Und ich bin auch dankbar, Herr Pörner, dass Sie gesagt haben, dass es an den Verbesserungen gerade in dem Bereich Input ist, was bisher vieles gelähmt hat, dass wir jetzt zu einer Output-Kontrolle kommen, einer Qualitätskontrolle,

die natürlich eines Monitorings bedarf und die evaluiert werden muss und wo wir aber auch dann konkrete Vorschläge brauchen oder auch aus der Wissenschaft dann Verbesserungen, die einfach auch transparent und nachvollziehbar sind und auch messbar und nicht immer in einem Zusammenhang stehen, wo jeder ein Stück weit Vermutungen reinbringen kann, ob es denn.... Sie haben gesagt, es gibt so etwas wie eine Kapazitätskennzahl bei der Bahn. Also ich denke, das hilft uns wenig weiter. Und da noch mal meine herzliche Bitte, dann legen Sie uns doch auch solche Kennzahlen vor, die Sie - außer dem Anlagenalter - für eine gute Infrastruktur für existenziell wichtig halten.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollegin Schwarzelühr-Sutter! Dann der Kollege Beckmeyer und danach die Kollegin Blank!

Abg. Uwe Beckmeyer: Bei einigen Beiträgen hat man den Eindruck, es sitzen im Bahntower die „kleinen roten Teufel“, die alle das Gegenteil von dem wollen, was eigentlich wir von einem Mobilitätskonzern erwarten. Ich glaube nicht, dass die DB AG ein Verschrottungsunternehmen ist, sondern das ist ein Verkehrsunternehmen und sie verhalten sich auch so, sie wollen Verkehr durchführen. Also insofern glaube ich erst einmal, die grundsätzliche Annahme ist, jedenfalls von mir und auch aus meiner Fraktion, dass die da schon willens sind, ordentlichen Verkehr abzuwickeln. Das mal als Grundvoraussetzung. Und dazu gehört auch die Qualität, dazu gehört auch vieles andere mehr. Nun haben wir ein, zwei Punkte hier in der LuFV, die ja auch im Vorfeld schon kritisiert worden sind und die ja auch in der Bearbeitung der LuFV zwischen dem Bund und auch der DB AG, denke ich, in den letzten Monaten deutlich verbessert wurden. Ich erinnere mich an eine Diskussion zu Mitte des Jahres, da war über fünf Prozent Streckenstilllegungen philosophiert worden und das ist kritisiert worden. Jetzt haben wir einen Korridor von plus zwei bis minus zwei. Er wird aber teilweise diskutiert als ausschließlich minus zwei. Das ist falsch. Denn in diesem entsprechenden Paragraphen der LuFV ist ausdrücklich festgehalten, es kann auch wachsen, wenn zusätzliche Strecken hinzukommen, was durchaus möglich ist, auch in der Vergangenheit durchaus ja auch üblich war. Er kann auch wieder schrumpfen, wenn ganz bestimmte Maßnahmen ebenfalls eintreten. Aber es ist betriebsorientiert, es ist vor allen Dingen auch leistungsorientiert, im Sinne dessen, dass man Mobilität in Deutschland im Fernverkehr und im Regionalverkehr leisten möchte. Insofern meine ich, sollten wir auch hier genügend Trennschärfe besitzen und beweisen, dass dieser Korridor eine sowohl positive wie auch geringfügig negative Entwicklung des Streckennetzes

im Grunde beschreibt. Das zweite ist, ich wende mich für meine Fraktion deutlich dagegen, dass formuliert wird, es wird keine echte Steuerung gewünscht. Auch das ist komplett falsch. Wir wollen mit einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung neben der Finanzierung, die wir bieten, der Bund bietet, eine Leistung dafür bekommen. Und dafür gibt es Kriterien. Und diese Kriterien denke ich, sind auch beschrieben. Man kann über andere und vielleicht noch weitergehende Qualitätsparameter sprechen, aber auch da ist dann sofort die Frage der unterschiedlichen Gewichtung zu stellen. Und auch da gibt es immer wieder ein Fragezeichen. Bei der Kapazität, der Kollege Dr. Hofreiter hat auf ein Programm aufmerksam gemacht, dass wir im Zusammenhang mit der Beratung im Unterausschuss Eisenbahninfrastruktur vorgestellt bekommen haben. Das war aber auf einen ganz bestimmten Betriebsablauf ausgerichtet, der eingespeist worden ist. Da konnte man ablesen, wenn dieser Betriebsablauf stattfindet, dann ist eine solche Kapazität da. Ob das die Kapazitätsgrenze bei allgemein anderen Betriebsabläufen auch ist, wissen wir nicht. Also insofern, auch da dürfen wir uns jetzt nicht so vormachen lassen, die haben ein ganz geheimes Kapazitätsprogramm. Nein, haben sie nicht! Die haben eine Kapazitätsprogrammrechnung für einen bestimmten Betriebsablauf. Und die Frage ist: Ist das eigentlich ein allgemeiner Wert? Ich habe da zurzeit Zweifel daran. So, das vorweg gestellt. Jetzt das weitere. Es ist vorhin von Ihnen, Herr Dr. Mitusch.... Sie wissen, dass ich Sie schätze, in Ihrer ganzen Arbeit der vergangenen Jahre. Auch bei dem anderen Thema, der Kapitalprivatisierung, haben Sie ja uns wichtige Punkte, auch in der Arbeit von Booth Allen Hamilton geliefert. Bei der Frage der Anreizregulierung, meine Kollegin Schwarze-lühr-Sutter hat da schon darauf hingewiesen. Wir diskutieren ja momentan Anreizregulierung. Wir müssen nur aufpassen, dass wir bei der Frage der Anreizregulierung nicht auch das Kind mit dem Bade ausschütten. Denn das pure Kostensenken kann dazu führen, dass wir ganz negative Effekte erzielen, wie wir es zum Beispiel bei den Regionalisierungsmitteln zurzeit schon haben, dass nämlich dort tatsächlich Lohnkostenwettbewerb am Ende der entscheidende Punkt bei den Vergaben der Aufträge ist. Dass derjenige, der mit den geringsten Lohnkosten daherkommt, den Auftrag kriegt, ohne dass das in irgendeiner Form etwas tatsächlich verändert. Aber die armen Burschen, die das alles ausführen müssen, die ausgequetscht werden bis aufs Blut und am Ende dann den Dienst da machen müssen, das ist ein Effekt, den kann die Politik nicht wollen. Und insofern meine ich, muss man bei der Frage der Anreizregulierung auch soziale Aspekte mit im Auge haben. Aber das bedeu-

tet nicht unbedingt, dass immer die Kosten gesenkt werden, weil Kostensenkung mit Anreizregulierung an sich ein Wert ist, den man vielleicht aus der Betriebswirtschaft vielleicht ganz gut findet, aber sozialpolitisch überhaupt nicht vertreten kann. Also da bitte ich auch aufzupassen, dass wir da nicht auch einen falschen Weg gehen und das nur so bezeichnen. Ich denke, dass das ein wichtiger Punkt ist - auf den hat, glaube ich, der Herr Dr. Pörner hingewiesen und auch Herr Schwager -, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichten sich, ihre Schienenwege in einem uneingeschränkten nutzbaren Zustand vorzuhalten. Das ist, ich sage mal, im Grunde einer der Kernsätze dieser LuFV. Und ich glaube auch, das ist auch das Ziel, was wir zukünftig weiter im Auge behalten müssen. Und da bin ich auch dankbar, dass die überwiegende Zahl von Ihnen heute erklärt hat, der Beginn 1.1.2009 ist richtig, arbeitet weiter und macht es noch besser. Und ich glaube auch, das ist eigentlich auch das Ziel unserer ganzen Operation, dass wir dieses jetzt auch weiter gestalten wollen. Aber wir brauchen Erfahrungswerte, wir müssen damit erst einmal umgehen. Parlamentarisch jedenfalls sind wir einen Riesenschritt weiter gekommen, wenn wir das verabschiedet haben, zu dem Jahr 1994/1995, da haben wir nämlich nur beschlossen Geld zu geben, jetzt beschließen wir auch eine Leistung einzufordern, eine nachweisbare Leistung einzufordern. Und ich denke mal, das ist schon ein Riesenfortschritt, der uns, glaube ich, auch weiter bringt. Ich habe nichts Vergleichbares momentan, jedenfalls im Kopf, ob in anderen Ländern dieser Welt, ein anderes, besseres System existiert. Ich kenne keines. Ich frage Sie, ob Sie da Beispiele für haben, würde mich interessieren.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Beckmeyer! So, jetzt habe ich noch zwei zusätzliche Wortmeldungen bekommen. Deswegen machen wir jetzt eine Antwortrunde. Denn das macht keinen Sinn, neun oder zehn Fragen zu stellen, das ist eine Zumutung für die Gutachter. Von der Seite würde ich jetzt vorschlagen, dass wir einfach jetzt die Fragen, die bisher gestellt wurden, beantworten und danach haben wir dann noch eine dritte Runde. Prof. Böttger, bitte!

Prof. Dr. Christian Böttger: Vielen Dank! Ja, ich würde gerne noch mal eingehen auf dieses Thema „Vertrauensvorschuss“ versus „die roten Teufel vom Potsdamer Platz“. Ich glaube, man muss das auch ein bisschen entpersonalisieren. Ich glaube, es hilft überhaupt nichts, zu sagen, trauen wir da irgendjemand als Person oder so was. Sondern ich glaube, wenn man so einen Vertrag auf dem Tisch liegen hat, dann sollte man einfach fragen: Schafft

dieser Vertrag die richtigen Anreize? Also, wenn man das dann personalisiert und eben sagt, wir halten Sie zu allem für fähig oder so was, ich glaube das ist falsch, das ist auch nicht gemeint, wenn man jetzt irgendwie sagt, es setzt einen falschen Anreiz. Ich meine, in der Realität haben wir doch in unserem System gegenüber der DB immer mehrere Steuerungsebenen. Die eine Steuerungsebene sind schlicht und ergreifend die Medien. Das heißt, in dem Moment, wenn in der Zeitung steht, die Strecke ist gesperrt, weil die DB eine Weiche nicht repariert hat, hat die DB eine schlechte Presse. Und das möchte die DB nicht. So! Das ist schon mal eine Steuerungsebene. Die zweite Steuerungsebene ist das, was jetzt gerade eingezogen wird, in dem man jetzt vertraglich eine Leistung mit einfordert und die dritte Steuerungsebene, die der Bund hat, ist natürlich immer die eigentumsrechtliche Seite. Also das ist ja faktisch das Steuerungssystem, das wir eben haben. Jetzt müssen wir mal sehen, in den letzten Jahren gab es ganz, ganz klar die Philosophie, dass wir sagen, eigentumsrechtlich mischt sich eigentlich die öffentliche Hand kaum ein. Sie akzeptiert das, was die DB AG als Strategie verfolgt, was ich persönlich für sehr falsch halte, nämlich internationaler Logistikkonzern und das bedeutet auch, dass die Investitionsmittel da hineingesteckt werden und eben nicht in die Eisenbahn in Deutschland. Wir haben also verschiedene Steuerungsebenen und völlig klar ist, wenn jenseits von dem, was in diesem Vertrag drin steht, wenn also irgendwie der Zustand der Infrastruktur so schlimm ist, dass es gar nicht mehr geht, dann wird vermutlich der Bund in seiner Rolle als Eigentümer eingreifen. Also das muss man erst einmal sehen. Wenn ich also mal diese verschiedenen Steuerungsebenen vernachlässige und wirklich nur sage, wir gucken auf diese Vereinbarung, dann stelle ich mir einfach die Frage, ist das ein vernünftiger Vertrag, wie man ihn abschließen würde, wie Sie ihn auch als Privater abschließen würden, dass man sagt, was geben sie aus und was bekommen sie an Leistung dafür. Und da muss ich Ihnen sagen, mein Fazit ist, dass in der Tat an einigen Stellen keine hinreichende Sicherstellung besteht, dass die DB eben auch sozusagen vertraglich dazu gezwungen wird, gute Leistungen zu erbringen, sondern wir schaffen eine Möglichkeit, dass die DB eben nicht unbedingt eine Leistung bringt, wie sie sie uns vorstellen. Und ich glaube, es ist müßig darüber zu diskutieren, wie moralisch oder wenig moralisch sich jetzt Einzelne verhalten und wie werden sie es nutzen. Wenn die Analyse ist, dass dieser Vertrag solche Hintertürchen offen lässt, dann sehe ich das als Problem an. Und dann konkret auf die Frage von Dr. Hofreiter kommend: Also so eine Analyse, kann man eigentlich die Zielwerte bei dem

theoretischen Fahrzeitverlust verfehlen, muss ich also sagen, nach meiner Einschätzung eigentlich nein. Also, in der Tat, es sind so viele Fußnoten da drin, dass man sagt, das zählt nicht, da kriegt man eine Gutschrift und so weiter - Sie haben ein paar davon genannt - , dass ich also sage, das werden wir nicht erleben. Wir werden erleben, dass Strecken gesperrt werden. Also nehmen wir mal zum Beispiel, wenn eine Strecke wegen Bauarbeiten gesperrt wird, dann zählt sie nicht als Fahrzeitverlust. Schafft übrigens einen massiven Fehlanreiz, wenn Sie eine Strecke haben, mit der irgendwas nicht in Ordnung ist, zu sagen, da darf man nur noch 30 fahren, dann hätten sie Fahrzeitverlust, was im schlimmsten Fall eben dazu führt, dass sie irgendeinen Zielwert reißen, wenn sie dann aber sagen, dann sperre ich die Strecke gleich sicherheits halber ganz, dann zählt es auf einmal nicht mehr. Also da werden wir mit Sicherheit Fehlanreize haben. Und ich persönlich halte das eigentlich für nicht wirklich tolerabel, dieses zu tun. Ich würde es gerne auch entpersonalisieren von dem Thema, wem kann man trauen oder so etwas, sondern wirklich mal gucken, wir haben hier einen Vertrag auf dem Tisch mit dem 12,5 Milliarden Steuergelder gebunden werden. Und die Frage ist, haben wir da also hinreichend viele richtige und möglichst wenige falsche Anreize. Zum Thema Kapazität noch mal und, dass man sagt, da hätte man was liefern müssen. Also mir ist nicht bekannt, dass im Rahmen dieser Verhandlungen irgendjemand mal extern aufgefordert worden wäre, eine Stellungnahme dazu abzugeben. Also die Verhandlungen sind im Prinzip ja zwischen dem Bund und der DB AG gelaufen, teilweise unter Einbindung der Länder. Da sind verschiedene Entwürfe dann über irgendwelche Wege dann auch mal an Leute wie mich herausgesickert. Aber es gab keine öffentliche Stellungnahme. Wenn also gefragt wird, warum habt ihr nicht schon mal was gesagt: Es gab bisher keine Aufforderungen, dieses zu tun. Und zum Thema Anlagenalter, das hatte Herr Dr. Hofreiter auch gefragt. Die Erläuterungen halte ich für genau richtig. Wie gesagt, das Anlagenalter an und für sich ist auch für das Thema Sicherheit oder so etwas völlig irrelevant, sondern es geht in der Tat um die Veränderung. Und wenn also das Anlagenalter steigt, heißt es, das System als solches ist nicht im Gleichgewicht. Sie können es fünf Jahre oder zehn Jahre, vielleicht auch 20 Jahre tun, aber irgendwann fliegt Ihnen das Netz um die Ohren. Und was passiert, wenn man jahrelang zu wenig investiert, das haben wir jetzt in England gesehen, wo sie jetzt anfangen, dass sie monatelang Strecken sperren, um die überhaupt mal auf einen modernen Zustand zu bringen. Da hat man 50 Jahre lang eben un-

glaublich wenig in die Infrastruktur investiert. Das geht eine ganze Weile lang gut, die Eisenbahn ist ein unglaublich geduldiges System. Gucken Sie sich mal an, es fahren in Afrika noch Eisenbahnen, da hat man 50 Jahre lang nichts daran gemacht. Da ist kein Pfennig an Instandhaltung reingegangen, schon gar keine Ersatzinvestitionen, und da fahren immer noch Züge. Das heißt, deswegen ist es völlig irrelevant, ob eine einzelne Anlage 30 oder 50 Jahre alt ist, sondern es geht lediglich um die ökonomische Bewertung, die daher rührt, dass man sagt, das Anlagenalter verändert sich. Und in dem Sinne halte ich das schon für ein wichtiges Signal. Ich sehe sehr wohl, das, was Herr Dr. Henke sagt, die Gefahr auch einer Fehlsteuerung, dass man sagt, ich kann einfach, in dem ich alte Anlagen dann möglichst schnell herausreißt und stilllegt, sozusagen diese Kennzahl beeinflussen. Aber als ökonomisches Steuerungskriterium halte ich das Anlagenalter schon für sehr wichtig. Und dann hatte Herr Döring noch mal nach dem Thema Anlagenbuch gefragt und ob es nicht richtig wäre, so was projektscharf zu berichten. Also ich persönlich halte es für sehr richtig, dass wir versuchen von der Inputsteuerung wegzukommen. Ich sage mal so: Wenn ich die Output-Kriterien festlegen dürfte, dann könnte ich gut damit leben, dass wir keinerlei Inputsteuerung mehr haben. Ob die DB die Bauindustrie beschäftigt oder einen Deal mit der Hexe im Wald macht, dass die ihnen die Strecken instand hält, wäre mir dann also ganz egal, solange wie der Output stimmt. Also diese Idee findet die Industrie im Zweifelsfall nicht besonders gut, aber im Prinzip könnte man sehr wohl auf eine Inputsteuerung verzichten. Das, was Sie jetzt vorschlagen, ist eigentlich ein weiteres Inputkriterium zur Messung. Jetzt kann man sagen, so lange, wie wir keine vernünftigen Outputwerte haben, wäre ich natürlich sehr wohl dafür, dass man von der Transparenz her hineinschaut. Und jetzt muss man mal sagen, das sind Daten, die sind sowieso vorhanden und das ist dann wieder das Thema Transparenz, was wir grundsätzlich hatten. Also ich wäre erst einmal daran interessiert, für jede Strecke zu wissen, dass wir sagen, gibt es dort eine Langsamfahrstelle oder wie ist das Anlagenalter, am besten eben auf Strecken runtergebrochen. Und diese Information nicht nur gut verwahrt im Bundesverkehrsministerium, sondern am liebsten im Internet zugänglich. Und dann wäre es sicherlich auch mal interessant, die Investitionsmaßnahmen zu sehen. Aber, wie gesagt, das wäre aus meiner Sicht in der Prioritätenliste eher weiter hinten. Dankeschön!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Prof. Böttger! Dann Herr Flege bitte!

Dirk Flege: Herr Hofbauer, Sie haben mich gefragt, ob Sie mich richtig verstanden hätten, dass ich mit meinem Plädoyer vorhin auch dafür plädiert hätte, die Länder stärken zu wollen. Ich hatte ja von einer stärkeren regionalen Gliederung der Netze gesprochen, bei den Qualitätskennzahlen. Es ist insofern richtig, dass die Regionalnetze so ein bisschen das Stiefkind der LuFV sind. Das sieht man unter anderem daran, dass die Qualitätskennzahl „theoretischer Fahrzeitverlust“ bei den Regionalnetzen nicht angehoben wird. Das heißt, die ehrgeizigen Ziele, Effizienzpotentiale zu heben, besser zu werden, gelten bei der Kennzahl „theoretischer Fahrzeitverlust“ - und die ist ja nun sanktionsbewährt und damit auch eine zentrale Kennzahl - nur für das Fern- und Ballungsnetz. Das ist sicherlich ein Indiz dafür, wo im Moment die Schwerpunkte liegen. Insofern verstehe ich Ihre Sorge, dass man besonders auf die Regionalnetze schauen mag. Die Länder stärken zu wollen, kann man natürlich jetzt nicht einfach mit „ja“ oder „nein“ beantworten. Wir reden ja heute über die Bundesschienenwege. Und die Bundesschienenwege sind, wie der Name sagt, in der Verantwortung des Bundes. Insofern sind die Länder erst einmal nicht direkt involviert. Richtig ist es aber, besonders auf die Regionalnetze zu schauen. Deswegen ja auch unser Vorschlag dieser stärkere Teilnetzbezogenheit und nicht nur zu sagen, wir haben Regionalnetze, wie es heißt, mit einer einzigen Kennzahl. Sondern da wollen wir, um eben stärker zeitlich mitbekommen zu können, wie sich die Regionalnetze tatsächlich entwickeln, mehrere kleine Einheiten haben. Aber, und das habe ich auch gesagt, das Ganze geht nach meinem Kenntnisstand nur, wenn eben der Input auch erhöht wird, wenn die 2,5 Milliarden Euro angehoben werden auf 3 Milliarden Euro. Was zu der Thematik noch zu sagen ist und was wichtig ist: Ich verspreche mir eine deutlich stärkere Identifikation und auch öffentliche Diskussion durch den LuFV-Prozess, auch gerade in den Ländern, was die regionalen Netze anbelangt. Wenn wir diese zunehmende Transparenz bekommen, dann werden sich eben auch die Landespolitiker stärker für das Bundesschiennetz in ihrem Bereich interessieren. Das ist ein Wert an sich und da bin ich froh, dass der Prozess angeschoben wird. Dritter und letzter Punkt zu diesem Aspekt „Länder stärken wollen“. Wenn man die Länder tatsächlich auch in die Verantwortung nehmen möchte, dann muss man auch über die 10 Prozent des Schienennetzes in ganz Deutschland reden, die eben nicht bundeseigen sind, sondern sogenannte NE-Infrastruktur. Deren Finanzierung hängt wirklich in der Luft. Da haben die Länder eine unmittelbare Verantwortung. Das ist auch relevant für den Schienenverkehr in Deutschland. Und da hat der VDV ja schon vor Monaten die

Forderung aufgestellt, dass man das mit 150 Millionen Euro jährlich durchaus bedenken sollte, um eben auch diese Schieneninfrastruktur leistungsfähig zu halten. Noch einige Anmerkungen zum Anlagenalter. Ich hatte eben darauf hingewiesen, dass man, wenn man die LuFV so lässt, wie sie zur Zeit ist, in hundert Prozent der Passagen, und nur das Anlagenalter als einzige Stellschraube verändert und sagt, das machen wir sanktionsbewährt, dass das dann bei der jetzt gegebenen Rahmenbedingung Fehlanreize aussetzen kann, verkehrspolitisch. Ich hatte das begründet mit den Kreuzungsgleisen und Überholgleisen. Ich schließe mich aber trotzdem insofern auch meinen Sachverständigenkollegen an, dass dieses Anlagenalter eine sehr wichtige Qualitätskennzahl ist, solange wir eben die Kapazitätskennzahl, die uns alle zufriedenstellt, in der Form noch nicht haben. Ich kann sehr wohl und sehr gut damit leben. Wenn das Anlagenalter sanktionsbewährt ist, wenn wir diese Kapazitätskennzahl haben, dann ist diese Fehlsteuerung, von der ich eben sprach, relativ unwahrscheinlich. Und ich bin auch dafür, das Anlagenalter sanktionsbewährt zu machen, wenn wir auf die Gleislänge gehen und nicht auf die Streckenlänge, weil auch dann diese Argumentation, die ich eben gebracht habe, nur noch bedingt oder gar nicht mehr greift. Dann hat Frau Schwarzlühr-Sutter den Anreiz angesprochen, 2,5 Milliarden Euro und wir hätten alle gesagt, das ist zu wenig. Aber die DB Netz AG - und auch andere Infrastrukturgesellschaften - müssen ja einen Anreiz haben, effizienter zu werden, Effizienzpotentiale zu heben. Da haben Sie natürlich Recht, das will die DB, denke ich mal, auch, das soll sie auch und das ist auch nur recht und billig, dass Sie als Volksvertreter gucken, dass der Steuer-Euro in Zukunft besser arbeitet als gegenwärtig. Ich glaube, wir haben diese Anreize zur Effizienzverbesserung durch einen gleichbleibenden Betrag. Aber dieser gleichbleibende Betrag, und das ist mein Plädoyer soll eben nicht 2,5 Milliarden Euro betragen, sondern 3 Milliarden Euro pro Jahr sein, und dann kann er gleich bleiben. Dann fällt die Inflationsrate von Jahr zu Jahr weg und die Infrastrukturgesellschaften haben einen Anreiz, effektiver zu werden, weil sie eben ohne Inflationsausgleich immer das gleiche leisten müssen. Und das zweite, was Sie jetzt ja auch schon in dem LuFV Entwurf praktizieren, ist, dass die Qualitätsziele teilweise anspruchsvoller werden. Das heißt, sie haben nicht nur den gleichbleibenden Betrag und den fehlenden Inflationsausgleich, sie haben ja auch die qualitativen Ziele angehoben. Auch das ist sicherlich ein richtiger Weg und der richtige Anreiz. Danke!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Flege! Herr Dr. Henke!

Dr. Martin Henke: Vielen Dank! Ich will auf die konkrete Frage von Herrn Döring zu den Strecken unter 365 Zügen pro Jahr eingehen. Aus meiner Kenntnis des Netzes sind das außerordentlich wenige, weil fast alle, die diese so geringe Zugzahl haben, mittlerweile stillgelegt sind. Die gehören zu den vielen tausend Kilometern, die seit der Bahnreform stillgelegt oder an nichtbundeseigene Eisenbahnen abgetreten worden sind. Insofern, ich meine - sogar unterhalb von einem Prozent -, das Ihnen so sagen zu können. Noch mal zum Thema Kapazitätsbezug. Ich lasse mich an Enthusiasmus dafür, dass ein Kapazitätsbezug möglich ist, eigentlich von niemand übertreffen. Und ich bin auch ganz stolz darauf, dass der VDV diesen Begriff in die Diskussion um die LuFV und auch um die Voraussetzungen für den Börsengang der DB AG eingebracht hat. Und es zeigt sich ja, dass dieser Begriff mittlerweile eben in aller Munde ist. Nur, in der Tat ist es so, und da unterstütze ich Herrn Beckmeyer, das ist ein außerordentlich komplexer Begriff und da hat man auch einen Lernprozess durchmachen müssen, und nicht nur wir, sondern auch die Bundesnetzagentur und das Eisenbahnbundesamt. Das ist in der Tat davon abhängig, wie eine Kapazität auf einer Strecke ist, was für Input sie beispielsweise in so ein STRELE-Programm reinbringen. Da kann es eben sein, dass da ein Intercity fährt oder ein Neigetech-nikzug, der macht ihnen mit einer einzigen schnellen Trasse fünf Güterzugtrassen kaputt. Natürlich, wenn sie harmonische Zuggeschwindigkeiten fahren, dann haben sie eine hohe Quantität der Trassen, aber möglicherweise nicht unbedingt eine hohe Qualität. Und Sie müssen auch bedenken, dass eben beispielsweise der Aufgabenträger im SPNV andere Trassen haben will als die Spedition oder die Reederei, die im Seehafenhinterlandverkehr ihre Züge durchkriegen will. Sie müssen also eine Art Passepartout-Instrument schaffen, das allen gerecht wird. Und das ist nicht ganz einfach. Ich bin auch der Auffassung, dass man es schnell entwickeln sollte. Also, um nicht missverstanden zu werden, man kann es entwickeln. Die Eisenbahnbetriebswissenschaft ist in der Lage, es zu entwickeln. Wir sollten es auch tun. Nur, wir sollten aus meiner Sicht nicht die Debatte an dieser Stelle jetzt anhalten und darauf warten, bis dieses Kriterium optimal ist. Wie gesagt, trotzdem sind wir sind nach wie vor der Auffassung, dass es kommen soll, aber dann bitte qualifiziert, bevor wir uns jetzt mit einem ungeeigneten Instrument, einem zu plumpen Instrument befassen, und das sind die Instrumente, die für die Überlastungserklärung oder für die Planung der Bundesschienenwege eingesetzt werden, weil sie ganz einfach zu abstrakt sind. Bevor wir uns hier irgendwelche dauerhaften Möglichkei-

ten kaputt machen, sollte man da ein vernünftiges Instrument entwickeln. Dann noch mal das Thema Anlagenalter. Also ich habe mich keineswegs im Hinblick darauf geirrt. Ich gehe nicht davon aus, dass es hier um die statische Einschätzung des Anlagenalters geht. Mir ist sehr wohl bewusst, dass Sie darüber reden, dass es um die Entwicklung des Anlagenalters geht. Und ich bin selbst unter den Bedingungen, die mein Vorredner genannt hat, nicht der Auffassung, dass man das Anlagenalter in irgendeiner Art und Weise in diese Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung reinschreibt. Ich hatte die letzten beiden Tage eine Sitzung der Rechts- und Wirtschaftsexperten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Wir haben, wie gesagt, 125 Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Verband. Davon sind die allerwenigsten bundeseigen. Und ich weiß, wie diese Kollegen argumentieren. Eines der Argumentationsfelder war das Thema Stellwerke. Und es ist eben keineswegs so, dass ein neues Stellwerk, ein elektronisches, modernes Stellwerk, unbedingt immer besser sein muss als ein Druckstellenstellwerk. Und manchmal ist es eben ganz gut, wenn man ein mechanisches Stellwerk aus dem Jahre 1890 hat. Das funktioniert wenigstens. Und bevor ich jetzt noch weitere Ausführungen über die Qualität moderner eisenbahntechnischer Vorrichtungen mache, muss ich mich an dieser Stelle mäßigen, sonst kriege ich Ärger mit meinen Kollegen. Insofern bitte ich, das sehr differenziert zu sehen. Es kommt mir nicht darauf an, junge Anlagen zu haben, sondern leistungsfähige und funktionierende. Wir sollten uns nicht in der Diskussion verzetteln. Es kommt uns wirklich nur darauf an, was am Ende für die Unternehmen dabei rauskommt. Und die Jahreszahl an einer Brücke ist mir da relativ egal. Die nicht bundeseigenen Eisenbahnen wirtschaften traditionellerweise so, dass sie die alten Brücken so lange umbauen, wie es irgendwie geht, um sie den modernen Anforderungen entsprechend zu halten. Sonst wären die mittlerweile längst stillgelegt. Die hatten alle Achslasten von 16 Tonnen, die können mittlerweile 22,5 Tonnen fahren, weil sie einen T-Träger irgendwo eingebaut haben. Und wie wollen Sie dann das Anlagenalter berechnen? Sehen Sie das als Neubau an oder ist es nach wie vor die alte Brücke von 1890? Damit spiele ich auch darauf an, dass das Thema Anlagenalter, diese Kennzahl, auch fast beliebig manipulierbar ist. Insofern ist die aus meiner Sicht nicht outputorientiert, gehört hier nicht rein. Dann das Thema Anreizregulierung. Bin ich auch sehr dankbar, dass das noch mal angesprochen wird. Wir haben einen im Hinblick auf die Anreizregulierung sehr direkten Draht zur Bundesnetzagentur. Die Anreizregulierung ist eine Regulierung von Preisen, nicht der Anlagenqualität. Die Anreizregulierung, die kann

Wechselwirkungen zum Thema Qualität des Netzes haben, ganz eindeutig. Aber das gerade macht das Thema eben ganz besonders komplex und auch durchaus gefährlich. Denn die Konzepte, die die Netzagentur entwickelt hat, sind schlicht und einfach. Und - da glaube ich, würde sie mir noch nicht mal widersprechen - sie sind eben noch nicht ausgereift, sie sind noch nicht für die Praxis freigegeben. Und das heißt, jetzt an der Stelle bereits das Thema, mit seinen fast nicht berechenbaren Wechselwirkungen mit in die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung einzubeziehen, erscheint mir falsch. Wir sind ausdrücklich als VDV dafür, von dem jetzigen Zustand der Preisregulierung abzurücken und eine ex-ante-Preisregulierung zu haben. Und das ist ein Thema, dessen man sich unbedingt annehmen sollte. Aber bitte getrennt und auch sehr solide angehen, denn die Komplexität dieses Themas ist ebenfalls ausgesprochen tief. Die Themen müssten aus unserer Sicht unbedingt getrennt werden. Die Formeln, die derzeit in der Diskussion sind, sind ausgesprochen komplex und haben ausgesprochen intensive Wirkungen auf die Gesamtwirtschaftlichkeit von Eisenbahninfrastrukturbewirtschaftung. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Henke! Herr Holzhey!

Michael Holzhey: Vielen Dank! Ich muss Herrn Henke in beiden Punkten zumindest ein bisschen widersprechen, weil ich es einfach fachlich anders sehe. Das Anlagenalter: Ja, muss man differenziert sehen. Haben wir ja, glaube ich, inzwischen auch alle für geworben. Man muss es nach Gewerken anschauen, man muss, wie gesagt, nicht die Sanktionsinstrumente gleich von Null auf Hundert fahren, die daran in meiner Vorstellung geknüpft wären, aber es muss mehr sein, als alleine eine reine Berichtspflicht, die die DB schlichtweg nicht juckt. Da wird einfach drin stehen: Sind wieder älter geworden. Was heißt das? Und man kann bei einem so großen Netzbetreiber einfach über die Wahrscheinlichkeitstheorie sagen, dass so ein System vor die Wand fährt, wenn man **[die folgende Passage ist wegen eines Störgeräusches auf dem Band nicht verständlich!]** wenn man nicht frühzeitig gegensteuert und über eine mehrjährige Betrachtung sagt, hier, Achtung, hier könnte sich ein Sprengsatz entwickeln. Das war ja wohl das Plädoyer, bei Weichen und so würde ich es teilweise auch anders sehen. Zur Anreizregulierung: Ich behaupte, die Anreizregulierung kommt einfach nicht, weil die Netzagentur eine klare Anweisung hat, sie nicht einzuführen. Das ist das, was die Mitarbeiter sagen. Sie sagen, bitte zitieren Sie das nicht. Ich tue es jetzt mal trotzdem, weil ja kein Name genannt

wird. Es ist einfach nicht erwünscht. Ist auch völlig klar, denn was die Entgelthöhen, vor allem die Entgeltstruktur angeht, dann ist das Geschäftsmodell der DB ML AG extrem bedroht. So also heißt es eben, mal ein bisschen den Ball flach halten. Übrigens genau das gleiche beim Performance-Regime. Und das macht mich dann schon etwas säuerlich. Denn die Argumentation, wenn etwas komplex ist, muss ja genau umgekehrt sein. Wenn es komplex ist, muss man jetzt mit Volldampf ran. Ja, mit allen Unvollkommenheiten am Anfang. Das haben andere Länder übrigens auch gehabt. In anderen Netzsektoren in Deutschland, die schon längst anreizreguliert sind, hatten wir auch diese Schwächen. Aber da muss man eben sachte anfangen. Der Anfangspfad ist meistens gar nicht so hart. Aber man muss anfangen und kann nicht sagen, das verschieben wir mal auf 2013. Die Netzagentur hebt schon jetzt die Arme und sagt wirklich desillusioniert, wir haben im Prinzip keine Chance, das vor 2012/2013 einzuführen. Stationspreissystem, Beispiel. Können Sie ganz solide sofort das System angreifen, indem sie offensichtliche Ungereimtheiten zur Sprache bringen, dass eben mit der Preisumstellung 2005 plötzlich die eine Station, obwohl sie genau das gleiche Profil hat, 30 Prozent raufspringt im Preis, die andere 20 runter. Wäre für jeden Regulierer sofort ein gefundenes Fressen. Na, da könnte es vielleicht passieren, ist aber insgesamt in der großen Linie unerwünscht. Und solange das der Fall ist, kann aus der Anreizregulierung eben auch nichts werden. Frau Schwarzelühr-Sutter, die Anreizregulierung ist deswegen notwendig, weil sie ein Komplement ist. Die DB behauptet immer, das erledige schon die LuFV, aber das ist ja genau falsch, wie sich jeder durch einfache Draufsicht gegenwärtigen kann. Die LuFV regelt die Substanzqualität, die Anreizregulierung regelt Entgelthöhe und Struktur des anschließenden Betriebes. Das ist erst einmal was völlig verschiedenes. Natürlich hat es eine hohe Wechselwirkung, gerade weil die LuFV ein Ventil offen lässt, das man über die Anreizregulierung nachsteuern kann. Aber die Anreizregulierung nicht einzuführen, gerade wenn eine LuFV noch nicht vollkommen ist, ist besonders kritisch. Zu Herrn Hofbauer. Eigentlich ist die Regelung sehr einfach, die man im Bereich § 8 Abs. 2 anstreben müsste. Im BSchwAG steht drin, dass 20 Prozent aller Mittel für den SPNV eingesetzt werden, also dem SPNV dienen. Da gibt es immer die definitorischen Streitigkeiten, was denn dienen ist, ob eine Mitnutzung einer teuren Hochgeschwindigkeitsstrecke wirklich dem SPNV dient, ob er da nicht raufgezwungen wird. Das wird ja alles bei der DB eingerechnet, um krampfhaft auf diese 20 Prozent zu kommen. Warum formuliert man nicht ganz klare Quoten mit einer klaren Definition, was

dienlich ist und splittet die Töpfe auch auf und sagt künftig, 20 Prozent der Neu- und Ausbaumittel, die ja inzwischen auch einen eigenen Topf haben, gehen in den Bereich. Meinetwegen auch nur 15 Prozent, aber wenigstens eine klare Quote mit klarer Definition. Und genau das Gleiche im Bestandsnetz. Dann hätten wir diese Zwitterkonstruktion nicht, dass man jetzt verzweifelt versucht, Bestandsnetzprojekte im Prinzip inhaltlich aber doch als Neu- und Ausbau zu deklarieren, während die DB genau den umgekehrten Anreiz hat. Das geht nicht gut, das geht zu Lasten der Länder, ganz eindeutig. Ich bin schon lange dafür, die Länder zu stärken, auch für eine Regionalisierung der Infrastruktur. Alle die Gründe, die vorgebracht werden, sind Scheinargumente. Man macht es nicht, weil man in der DB eine bestimmte Debatte losträte. Woanders gibt es auch Auftragsverwaltungen. Die ganze Organisation des SPNV, also den Transport zu regionalisieren, ist auch eine Auftragsverwaltung. Da reichen Sie Bundesmittel rüber. Im Übrigen, da breche ich mal eine Lanze für den Bund, intransparent, noch immer wird intransparent Bericht erstattet, was mit den Mitteln passiert. Könnte man alles verbessern. Aber das Konstrukt an sich, Mittel auszureichen, die von woanders herkommen, um sie dann, weil vor Ort anders entschieden werden kann, besser einzusetzen, ist ja erst mal gar nichts Fremdes. Und genauso könnte man es bei der Infrastruktur tun. Letzter Punkt, zu Herrn Döring, Eigenmittel. Die Eigenmittel sind ja ein großes Mysterium der DB AG. Ich erinnere mich an eine kleine Anfrage an den Bund, wie viel Eigenmittel denn im System seien. Antwort: Wir schätzen, ich glaube, 200 bis 400 Millionen stand da drin, oder 400 Millionen, müsste ich raussuchen. Das finde ich erstaunlich: Wir schätzen. Es gibt eigentlich bei jeder Finanzierungsvereinbarung ursprünglich ja mal den Schlüssel, wie viel denn die DB selber beisteuern müsste. Gut, im Bestandsnetz kann man es nicht so genau wissen. Es gibt die große Unsicherheitsposition der aktivierten Eigenleistungen, die eigentlich qualitativ andere Eigenmittel sind, als das, was man unter Eigenmitteln idealtypisch versteht. Das müsste man in der Tat alles wissen und ich weiß auch nicht, warum da ein Geheimnis draus gemacht wird. Aber davon sind wir ja noch entfernt. Zu Herrn Hofreiter noch: Ja, ich hätte auch keine Angst vor den Qualitätskennziffern. Ich schließe mich Herrn Böttger an. Es wird niemals zu einer Sanktion kommen; die Berichte sind so gestaltbar. Allein schon die Messung als solche ist ja faktisch nicht prüfbar. Was heißt das: Theoretischer Fahrtzeitverlust irgendwo in der Republik. Also da wird einfach nichts passieren. Allenfalls hat die DB ein Problem mit den Mindestbeträgen. Das könnte vielleicht mal irgendwann auflaufen. Aber auch da ist ja wie-

der das Schlupfloch geschaffen, dass die Eigenmittel, wenn sie nicht eingelegt werden, in ausreichender Zeit, ausgerechnet nicht sanktioniert werden. Also, ich habe es so zusammengefasst: Die LuFV schadet nichts, aber in der jetzigen Fassung nutzt sie nicht all zu viel. Aber immerhin ist sie eine methodische Vorbereitung, um sie weiter zu schärfen. Und ich würde, wie gesagt, das nicht auf die Zeit ab 2013 verlagern, sondern ganz schnell nachsteuern. Danke!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Holzhey! Herr Schwager, bitte sehr!

Eberhard Schwager! Ganz kurz vielleicht nur. Herr Döring, es ist so, die Arbeit muss ja getan werden, seitens der Bahn. Es muss geplant werden, die Investitionen müssen getätigt werden. Deshalb meinen wir schon, dass jährlich ein Programm aufgestellt werden muss, seitens der Bahn, auch die Einzelmaßnahmen klassifiziert werden, in welche Richtung es jetzt geht. Geht es an die Brücken, geht es an die Gleisunterhaltung usw. Also, da halte ich Ihre Forderung, und da schließt sich die Bauwirtschaft an, für berechtigt, zu sagen, da brauchen wir auch einen jährlichen Bericht drüber. Vielleicht interessiert der Sie dann als Abgeordnete nicht so sehr, weil Sie dann auf die Outputkontrolle gucken, aber dann lassen Sie uns Bauwirtschaft vielleicht ein bisschen Inputkontrolle da auch machen. Einmal wollen wir uns dem Wettbewerb dann stellen, die Baumaßnahmen durchführen. Wir wollen wissen, was da im Einzelnen los ist. Wir, die das Netz dann auch kennen, können Ihnen dann aber auch sagen, in die und die Richtung geht es. Deshalb unsere Forderung, eben auch an die LuFV noch, eben einfach darzustellen, das und das kommt jetzt jährlich, das ist so und so vergeben worden an die und die Auftraggeber, damit eben für die Bauwirtschaft die Anreize gesetzt werden, richtig zu planen und eben die Mittel, Ihre Mittel, wirtschaftlich und sparsam im Wettbewerb zu verwenden. Danke!

Stellv. Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Herr Schwager! Keine Sorge, Sie kriegen auch noch eine Frage von mir in der dritten Runde. Prof. Mitusch!

Prof. Dr. Kay Mitusch: Frau Schwarzelühr-Sutter, Sie hatten das Thema der Anreizregulierung angesprochen. Das hatte ich ja ganz am Anfang meines ersten Statements angesprochen. Zunächst mal ein Missverständnis. Ich möchte nicht die LuFV mit der Anreizregulierung und der Anreizsetzung überfrachten, sondern im Gegenteil, das ist gerade die Arbeitsteilung. Das einzige was ich haben möchte, ist dass dieser Paragraph aus der Präambel gestrichen wird, weil nämlich gerade da diese

Überfrachtung angedeutet wird, als würde die LuFV Anreize setzen. Das tut sie in der Tat nicht. Die LuFV für sich setzt keine Effizienzreize. Die LuFV ist dafür da, die Grundsicherung der Qualität sicher zu stellen. Wir wollen aber auch ökonomische Anreize haben, dass eben mit den Geldern vernünftig umgegangen wird, dazu muss man auch den anderen Finanzstrom, die 4 Milliarden Trassenerlöse, die das Netz macht, auch überwachen, so dass dann wirklich der Deckel drauf ist und wirkliche Anreize davon ausgehen. Und insbesondere auch für die Verwendung der LuFV Mittel wiederum, ja. Das wäre dann wiederum das stimmige Gesamtkonzept. Herr Henke, eine Antwort auf Ihren Beitrag. Ich muss auch sozusagen an der Stelle ein gewisses Ungleichgewicht feststellen. Bei der LuFV sagen Sie, es ist der große Schritt voran, obwohl es noch nicht die perfekte LuFV ist. Man soll aber vorangehen. Ich glaube, dieselbe Go-Richtung sollte insbesondere auch für eine Anreizregulierung gewählt werden. Auch da sollte man jetzt möglichst bald vorangehen und natürlich die Konzepte ausarbeiten. Das dauert schon noch ein Jahr, alleine auf der gesetzgeberischen, ordnungsgeberischen Ebene. Aber man sollte dann gleich dort weiter machen. Herr Beckmeyer, ich glaube nicht, dass eine Anreizregulierung wirklich im Bereich des Netzes so auf den Lohn drückt, dass man hier vermuten muss, dass das wir wirklich in Hungerlöhne hineinkommen oder so etwas. Wir sprechen ja über das Netz. Das heißt, das ist der Bereich, der dem Wettbewerb entzogen ist. Die Produktion der Infrastruktur, da gibt es ja gerade keinen Wettbewerb. Die Bundesnetzagentur sagt immer, wir geben uns alle Mühe, so ein bisschen Wettbewerbsergebnisse zu simulieren. Aber das ist was anderes als ein scharfer Preiswettbewerb zwischen verschiedenen Unternehmen. Ich glaube, da muss man wirklich nicht die Sorge haben, dass auf Grund der Bundesnetzagentur die Löhne im Eisenbahnsektor in der Infrastrukturproduktion deutlich unter vergleichbare Löhne fallen. Ein gewisser Druck auf die Löhne ist angezeigt, auch in der Infrastruktur. Denn normalerweise haben wir Druck durch Wettbewerb. Er muss nicht ganz fürchterlich sein. Aber wir akzeptieren das in allen anderen Bereichen. Und wir haben im Infrastrukturbereich das Problem, dass die Gewerkschaften in ihren Forderungen auch immer drauflegen und dann ist es ein politisches Thema und die DB AG, die gerne gegenhalten möchte, wird beim Gegenhalten sogar noch zurückgehalten. Wenn die Bundesnetzagentur an der Stelle etwas helfen würde, wäre das vielleicht gar nicht schlecht. Die Bundesnetzagentur sollte natürlich den hausinternen Tarifvertrag akzeptieren. Auch da ist ja verabredet, sage ich mal, oder es ist ein Bestandteil davon, dass die Infrastruktur einen

Teil des insgesamt vorhandenen Arbeitsüberhangs aufnimmt. Aber der muss auch gedeckelt werden. Das kann nicht so sein, dass die Infrastruktur alle Arbeitskräfte aus den Verkehrsbereichen beliebig aufnimmt und das dann als ihre Kosten ausweist, die sie auf die Infrastrukturpreise, Stations- und Trassenpreise drauflegen darf. Da muss sozusagen ein Pfad vorgegeben werden: Ja, diesen Anteil soll die Infrastruktur übernehmen, das soll als Kostenblock weitergetragen werden, für eine gewisse Zeit, fünf oder zehn Jahre, wie viel das noch dauern wird. Das darf aber auch nicht beliebig nach oben ausbrechen. Also ich glaube, die sozialpolitische Komponente ist da. Zum Beispiel, da geht es ja um die Frage der Entlassungen, das ist immer das schärfere Problem, da wird schon für Sorge gehalten. Man muss eher dafür sorgen, dass nicht zu stark dafür Sorge gehalten wird. Und ich glaube nicht, dass der Druck auf die Löhne all zu stark sein wird. Das dazu. Zum Thema Kapazitätskriterien. Kapazitätskriterien werden immer vom unterstellten Betriebsprogramm abhängig sein. Das prägt sie nun mal. Ich denke auch, wir haben jetzt noch kein Konzept, dass man direkt jetzt in die LuFV hineinschreiben könnte. Ich habe keines im Köcher. Es gibt diesen UIC-Kodex, den man als Ansatzpunkt benutzen könnte. Da muss man schon ein bisschen noch dran entwickeln, bevor der überhaupt für die LuFV einsatzfähig ist. Das wäre aber in absehbarer Zeit auch möglich. Dann hätte man mal einen Ansatz, ein Kapazitätskriterium. Das Kapazitätskriterium wird nie völlig unabhängig sein vom Betriebsprogramm, das geht gar nicht. Man muss also immer Betriebsnutzungen unterstellen, das ist die eine Seite. Trotzdem braucht man ein solches Kriterium, man muss es einfach dann akzeptieren. Und man muss auch akzeptieren, dass man vielleicht nach eineinhalb Jahren das Kapazitätskriterium selber ändern möchte. Für die LuFV, die soll jetzt fünf Jahre gültig sein. Die Nachfolge-LuFV vielleicht zehn Jahre. Das wäre gar nicht so schlecht, wenn die LuFV längere Gültigkeitsdauer hat. Aber das Kapazitätskriterium wird man auch in fünf Jahren nicht für zehn Jahre einschweißen können. Sondern man möchte da mehr Beweglichkeit haben. Da man muss sich überlegen, wie man damit umgeht. Also man darf nicht jetzt in den nächsten Jahren die hohe Forderung haben, wir brauchen ein Kapazitätskriterium, das für eine Dauer von zehn, zwölf Jahren verlässlich ist, sondern man muss ein Kriterium einführen, das eventuell auch reformiert werden kann, während der Dauer einer LuFV. Das ist ein bisschen anders als bei anderen Kriterien. Das Kriterium des theoretischen Fahrtzeitverlustes wurde ja nun gerade so konstruiert, dass man nicht die Betriebsabhängigkeit hat. Das wird aber bei der Kapazität nicht möglich sein. Herr Hofreiter

hatte einige Kritikpunkte sehr deutlich angesprochen, zu den Qualitätskriterien, die wir jetzt haben. Leider ist auch beim theoretischen Fahrtzeitverlust gerade eben dieses Missverhältnis, dass man die Bau-Langsamfahrstellen rausgenommen hat. Sehr starker Nachteil, den ich auch sehr schade finde, weil ich an sich diesen Indikator ganz interessante finde, der sollte eigentlich drin sein. Also finde ich gut, dass er drin ist. Wenn man nur nicht jetzt die Bau-Langsamfahrstellen rausgenommen hätte, hätte er eine deutlich stärkere Wirkung gehabt. Das ist eigentlich ein Detail, über das man noch entscheiden könnte, wenn so viel Flexibilität jetzt noch im Entscheidungsprozess drin ist. Es gibt ein paar andere Ungereimtheiten in der LuFV. Zum Beispiel hat man jetzt die Verpflichtung, die 2,5 Milliarden für Ersatzinvestitionen auszugeben. Man wollte eigentlich diesen Zwang aufheben und die Möglichkeit eröffnen, dass die DB selber entscheiden kann, sind es Instandhaltungen, sind es Ersatzinvestitionen, was jetzt im nächsten Jahr mehr ausgegeben werden soll. Es ist das zwanghafte Verlangen, hier kein Gesetzgebungsverfahren im Hintergrund für die LuFV in Gang zu setzen, was dazu geführt hat, dass man jetzt diese Inflexibilität hat. Also im Grunde, die jetzige LuFV wird auf einer veralteten gesetzlichen Grundlage errichtet. Ich weiß nicht, ob das so eine ideale Lösung ist. Man sollte auch da für die Zukunft überlegen, ob man eine Anpassung macht. Dieses also auch als Kurzüberleitung zu der Anmerkung von Herrn Hofbauer zu den regionalen Netzen. Das wird in der Tat das Sorgenkind der nächsten Jahre sein. Auf der jetzigen LuFV basierend muss man von der politischen Seite sehr darauf achten, dass die Regionalnetze nicht praktisch verrotten. Man hat mit der LuFV nicht das Instrument, durch das wirklich dafür gesorgt wird. Man wollte die Länder durch Vermeidung eines Gesetzgebungsverfahrens hier ganz raushalten, deswegen werden Länderinteressen auch sehr wenig berücksichtigt. Es muss der politische Prozess sozusagen jetzt in den nächsten Jahren dafür sorgen, dass das kompensiert wird. Danke schön!

Stellv. Vorsitzender: Prof. Pörner!

Prof. Dr. Ronald Pörner: Vielen Dank! Gestatten Sie mir, Sie auch mal gleich mit zwei Details zu konfrontieren. Auch noch mal zum theoretischen Fahrtzeitverlust. Prinzipiell in Ordnung. In der Tat, wir haben es immer wieder betont, wir halten auch die Grenze von 180 Tagen, ab denen eine La-Stelle dann erst zählt, in der Tat für zu hoch. Man hätte auch 90 Tage nehmen können. Da haben wir uns leider nicht durchsetzen können. Auch das Thema Baustellen-La hätten wir gerne an der Stelle nicht drin gehabt. Ansonsten finden wir

aber das Instrument cum grano salis in Ordnung. Zweites Detail. In der Tat, Regionalnetze liegen uns als Industrie sehr am Herzen, ist eine Erfolgsstory. Darf ich noch mal daran erinnern, die gesamte Regionalisierung, die wir keinesfalls gefährden dürfen an der Stelle, die führt die Menschen auf die Schiene und das ist einer der Faktoren, die zur Akzeptanz des Schienenverkehrs in der Tat beiträgt. Umso mehr, wenn man doch mal genauer reinguckt in diese Unterlagen und sich da die Anlage 8.7 Nahverkehr anschaut, müssen wir sagen, haben wir wieder eine Verwässerung, was das Thema Bestandnetzmittel angeht. Denn da steht, dass die für die Teilnetze, für die Regionalnetze vorgesehenen 973 Millionen Euro über fünf Jahre für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen vorgesehen sind. Dann fragen wir uns natürlich: Ja was denn nun? Ersatzinvestitionen oder Ausbau? Also wir plädieren klar dafür, bei den Bedarfsplanmitteln Neu- und Ausbau einen Topf auch für die SPNV-Netze vorzusehen und die Mittel für den Nahverkehr auch für Ersatzinvestitionen bereitzustellen. Die haben es in dem Bereich nötig. Herr Döring, asymmetrische Informationsverteilung, das sehen wir auch so. Wenn man genau hingucken würde, offiziell hingucken würde, dann haben wir die Unterlagen erst seit knapp zwei Wochen. Ja, und da wundert man sich schon. Wir hatten, Gott sei Dank, die Möglichkeit, da schon mal vorher gelegentlich reinzuschauen und mit dem einen oder anderen zu diskutieren. Aber wenn man überlegt, was das Thema Information angeht, da hätten wir uns gewünscht, und wir überlegen ja auch alle jetzt in Richtung Folge-LuFV, und viele, viele Ansatzpunkte gingen doch auch heute in Richtung Folge-LuFV. Wir würden uns wirklich von Ihnen wünschen, von Anfang an stärker mit eingebunden zu werden, auch was beispielsweise das Thema Kapazitätskennziffern angeht. Das Thema Anlagenalter will ich jetzt nicht noch mal weiter strapazieren. Ich glaube, meine Meinung, die ich dazu habe, ist klar. Ich kann aber Herrn Hofreiter nur zustimmen. Wir haben sonst den schleichenden Verfall, jedenfalls die Gefahr des schleichenden Verfalls. Nicht über ein Jahr, zwei Jahre, drei Jahre, vier Jahre. Aber, lieber Herr Böttger, die Eisenbahn in Afrika fährt zwar noch, aber mit einem Geschwindigkeitsdurchschnitt von 18 km/h. Das kann es, glaube ich, nicht sein, an der Stelle. (Zwischenruf) Da haben wir Verbesserungspotentiale! Also, soweit dazu! Mein Petitum: Bitte frühzeitige und rechtzeitige Einbindung und Einbeziehung von den relevanten Verbänden in die Entwicklung der Folge-LuFV.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Prof. Pörner! Ja, wir sagten gerade, das ist etwa dann so schnell wie der Autoverkehr in Berlin, statis-

tisch gesehen. Wir kommen in die dritte und letzte Runde. Ich habe jetzt folgende Wortmeldungen. Renate Blank, Peter Hettlich, Dorothee Menzner, Horst Friedrich, Norbert Königshofen und Winfried Hermann. Ich bitte jetzt die Kollegin Blank um das Wort!

Abg. Renate Blank: Herr Vorsitzender, Herr Prof. Pörner - der Kollege Beckmeyer ist leider im Moment nicht im Raum - ich würde sagen, Vertrauen ist schon gut, aber Kontrolle ist besser und mein Vertrauen hält sich auf manchen Gebieten ein bisschen in Grenzen. Und jetzt bin ich bei einem Thema, was auch das Thema Vertrauen anspricht, und zwar die Inhouse-Geschäfte. Und da möchte ich von Ihnen gerne wissen, ob diese Inhouse-Geschäfte genügend transparent sind und ob sie im Grunde genommen den Wettbewerb - den Wettbewerb der Baufirmen und der anderen Firmen, der Planungsfirmen - fördern oder verhindern. Da bitte ich um Ihre Antwort.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollegin Blank! Jetzt kurz meine Frage an Herrn Schwager. Sie hatten in Ihrem Eingangsstatement auf den § 10 LuFV, das deckt sich durchaus auch mit der Frage der Kollegin Blank, hingewiesen. Wir haben heute beispielsweise im Ausschuss noch einmal die Novellierung der Vergabeverordnung bzw. diese Woche auch noch 2. und 3. Lesung des Gesetzes soweit ich das weiß, am Freitag. Die Frage der Inhousevergabe ist ja ganz interessant, wenn man sich mal die Formulierung in der LuFV anschaut. Der § 10 verweist auf die Vergabeordnung. In der Vergabeordnung fehlt aber - nach meinem aktuellen Kenntnisstand muss ich sagen, das kann sich ja vielleicht geändert haben - wiederum der Verweis auf die LuFV. Insofern bewegen wir uns in einer Endlosschleife, aus der wir dann auch nicht enttrinnen können. Weil beide sich immer wieder aufeinander beziehen, aber keine Lösung für diese Frage der Inhousevergabe anbieten. Deswegen ist ja wohl versucht worden, diesen dritten Weg zu gehen, mit dieser Vereinbarung zwischen den Verbänden und der DB AG. Nach meinem aktuellen Stand war es so, dass die in keiner Weise irgendwie eine Verbindlichkeit hat. Ob Sie uns das noch einmal kurz erläutern können, was für eine Brisanz aus Ihrer Sicht dahinter steckt. Und wenn Sie vielleicht auch mal sagen könnten, wie viel wir eigentlich Ihres Wissens Inhouse vergeben? Und wie viel wird eigentlich Outhouse vergeben? Das wäre vielleicht eine interessante Anmerkung. Noch kurz eine Frage. Ich weiß nicht, wer mir die beantworten kann. Aber wir haben eben über die Frage von beispielsweise bis minus 2 Prozent, plus 2 Prozent diskutiert. Ist nicht ein Vorstand einer Aktiengesellschaft verpflichtet, im Sinne seines Hauptaktionärs alles zu ma-

chen, was eigentlich einen Gewinn optimiert oder maximiert? Macht er sich nicht dadurch – ich will nicht sagen strafbar – aber angreifbar, wenn er das nicht tut? Kann es da nicht möglicherweise sein, dass dann der arme Herr Mehdorn vom Aufsichtsrat in die Wüste geschickt wird, weil er genau diese Potentiale nicht gehoben hat für das Unternehmen? Das wäre mal eine Frage, die würde mich gerne noch interessieren. Das wäre es von meiner Seite. Dann die Kollegin Menzner!

Abg. Dorothee Menzner: Danke Herr Vorsitzender! Meine mit der LuFV verbundene Ratlosigkeit ist eigentlich die letzten 3 Stunden eher größer geworden. Ich habe so das Gefühl, bei Ihnen herrscht auch Ratlosigkeit in manchen Bereichen. Wir sind uns – glaube ich – alle einig, dass wir jetzt einen Zustand haben, wo wir Geld reingeben und gar nichts steuern, kontrollieren, beeinflussen können und dass das natürlich ein bisschen in die richtige Richtung geht. Aber die Frage ist: Sind die vielen Defizite, die offensichtlich bei dieser LuFV noch zu beklagen sind, mit Nachverhandlung bzw. mit einer Anschluss-LuFV zu beheben und auszumerzen? Oder macht es vielleicht diese ganze Sache schwieriger, wenn wir jetzt schnell so eine LuFV haben? Und ist es dann vielleicht schwieriger, mit Nachverhandlungen das besser hinzubekommen? Und lässt man sich vielleicht eher Zeit? Ich fand es sehr interessant, Prof. Pörner, was Sie gesagt haben zu der Frage „LuFV als Konjunkturprogramm“. Ich habe dafür große Sympathie. Ich habe große Sympathie, auch wirklich Geld in die Hand zu nehmen, um diese Infrastruktur auszubauen. Ich frage mich nur, ob wir da die LuFV jetzt nehmen müssen oder ob wir das woanders tun und dann noch mal ein anderes Instrument nehmen. Aber dass das Investitionen sein müssen, ist vollkommen klar. Ich habe schon noch mal das Problem und hätte da gerne noch Antworten insgesamt, dass wir jetzt weitestgehend wegkommen von der Instandhaltung und unser Geld wirklich für Ersatzinvestitionen geben. Das ist ja sozusagen schon noch mal ein Wechsel auch unserer Schwerpunktsetzung und zwar auch in nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse. Da verändert sich etwas und für mich liest sich zumindest die LuFV schon so, als ob es doch etwas schwer zu kontrollieren ist und der Anteil, den die DB rein gibt, etwas gering ist. Da stellt sich mir die Frage: Wo taucht das auf? Wo muss ich mir das vorstellen? Was ist mit den Trassenentgelten? Haben wir irgendwo definiert, wie viele das sind? Ich sehe jetzt bei Herrn Holzhey erstmalig diese Grafik auf Seite 4, bei Ihrer schriftlichen Ausarbeitung. Die Summe die wir alle ahnen, wir kennen ungefähr 4 Milliarden, wovon 1,6 laut dieser Darstellung in die Instandhaltung gehen. Wieso nur 1,6? Und

welchen Anreiz schafft die LuFV vielleicht für die DB, mit anderen Nutzern, mit einer stärkeren Nutzung des Netzes, mit einem stärkeren Befahren durch andere Nutzer auch da vielleicht diese Entgelte zu erhöhen. Haben wir da einen Zwang drin, dass wirklich das, was sie an Trassenentgelten, aber auch an Stationsgebühren bekommt, wirklich in die Instandhaltung und Ausbau dieser Infrastruktur zu geben? Also da hätte ich gerne noch mal die Frage, ob wir da überhaupt in die richtige Richtung mit der LuFV gehen oder ob da vielleicht die LuFV komplett das falsche Instrument zu ist. Jetzt ganz abschließend einfach noch mal einen Nachsatz von mir. Vielleicht kann jemand von Ihnen dazu etwa sagen, aber ich bin mir nicht sicher. Je länger wir heute Morgen diskutieren, desto unsicherer werde ich mir in einem Punkt. Das ganze nennt sich Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Es ist sozusagen die Vereinbarung: Was geben wir an Steuergelder in dieses große Infrastrukturunternehmen? Wir definieren die Leistung, die wir von ihm erwarten, von diesem Infrastrukturunternehmen, nur in der Form vom Zustand der Infrastruktur, von den Möglichkeiten, die die Infrastruktur hergibt. Wir stellen nirgends fest, dass wir überhaupt die Richtung, in der wir die Infrastruktur entwickelt haben, wollen. Also wollen wir zum Beispiel ein Hochgeschwindigkeitsnetz oder wollen wir ein Netz, was sehr weit gefächert ist, sehr in die Fläche geht? Wollen wir ein Netz, was vermehrt sich in Richtung Gütertransport oder vermehrt in Richtung Personentransport entwickelt? Was soll dieses Netz überhaupt leisten? Das habe ich, zumindest bisher, nirgends gehört. Bisher sind uns Fahrpreis oder solche Dinge wichtig, dass es zum Beispiel ein leistungsfähiges, günstiges Netz ist. Oder ist der allerneueste Stand der Technik der Maßstab der Dinge? Wie sehen Sie das? Kann da überhaupt so eine LuFV in so eine Richtung etwas bewirken? Oder müssen wir da ganz andere Instrumente in die Hand nehmen? Danke!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollegin Menzner! Dann der Kollege Friedrich, danach der Kollege Königshofen und dann der Kollege Hermann.

Abg. Horst Friedrich (Bayreuth): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich habe eine Frage an Herrn Prof. Mitusch. Wir haben uns nun lang und breit darüber ausgelassen, dass wir zwar anfangen sollen, aber einen großen Monitoringbedarf haben. Ein Bereich, der jetzt völlig ausgeschlossen ist, der aber eine wesentliche Bedeutung hat, sind die Länder. Deswegen meine Frage: Halten Sie es aus Ihrer Sicht für sinnvoll, wenn das Monitoring so verpflichtend aufgelegt wird vom Gesetzgeber, dass A) die Länder beteiligt sind und B) der

Gesetzgeber festlegt, was in einer nachfolgenden LuFV zu erscheinen hat und es nicht am Ende ein schuldrechtlicher Vertrag wird? Die zweite Frage habe ich an Herrn Henke. Wir haben ja nun mehrfach über Qualitätskriterien geredet, darunter eben auch die Bewertung der Anlagenqualität. Wenn ich mir den § 13 ansehe, dann steht da bei den Bahnhöfen, dass die Parteien spätestens im März 2009 diese Qualitätskennzahl abschließend konkretisieren. Dann ist in der Anlage 13.2.4. aufgezählt, was an Qualitätskriterien bei Bahnhöfen da ist. Wenn ich nicht ganz mein Büro falsch darstelle, hat jeder Abgeordnete ein mehrseitiges Konvolut der Deutschen Bahn vorliegen, in der alle Bahnhöfe Deutschlands nach Bundesländern geordnet, schon qualitätsmäßig bewertet sind und zwar im Wesentlichen nach genau den Kriterien, die hinten in der Anlage 13.2.4. auch die Grundlage der Qualitätskriterien sein sollen. Deswegen frage ich mich jetzt: Was kann denn im März 2009 bewertet werden, was jetzt noch nicht bewertet werden kann? Das ist die erste und die zweite Teilfrage ist: Wenn Sie sich die Aufteilung der Mittel vorne nach 2.1. anschauen, dann ist dort ziemlich konkret festgelegt, das 10 Prozent der ausgereichten 2,5 Mrd. Euro für Station und Service zur Verfügung gestellt werden müssen. Station und Service war bisher allerdings eine Tochtergesellschaft des Konzerns, der eigenwirtschaftlich geführt wurde. Wenn jetzt 10 Prozent dessen, was unter Bestandsmittel ausgereicht wird, in einen Teilkonzern fließt, der bisher privatwirtschaftlich geführt worden ist und mit Eigenmitteln der Bahn ausgestattet ist, fürchten Sie dann nicht, dass die dann wieder einen Zielkonflikt bekommen mit dem, was wir eigentlich wollen, nämlich eine Netzqualität? Wiederum zur Schonung der Eigenkapitaleinsätze der Deutschen Bahn und wiederum zu Lasten des deutschen Steuerzahlers. Denn ich könnte mir vorstellen, es könnte ja dann eine Lawine losgetreten werden bei den Qualitätskriterien, dass man dann sagt: Mit den mir zur Verfügung gestellten Mitteln komme ich aber mit den Bahnhofsausbauten auch nicht nach, das muss dann auch wieder mehr werden. Das wäre im Gesamtsinne nicht schlecht, aber es ist wieder ein Wettbewerb, weil nicht zu befürchten ist, dass der Finanzminister vorübergehend deutlich mehr Geld zur Verfügung stellt. Sehen Sie dieses Problem auch oder ist es nur eine Sicht, die ich mir vorstelle? Vor dem Hintergrund, mein Schwerpunkt wäre aber Beteiligung der Länder, denn ich sehe das sich da eine große Front aufbaut. Was aus meiner Sicht eher dazu führt, dass bei Vergabe der Nahverkehrsverträge in nächster Zeit in den Vergabekriterien dann auch die Deutsche Bahn gezwungen sein wird, von sich aus etwas konkreter zu Netzqualitäten und Ausbaupositionen Stellung zu nehmen, wenn sie denn

den Auftrag noch haben möchte. Aber das ist ein anderes Spielfeld.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Friedrich! Herr Kollege Königshofen und dann der Kollege Hermann!

Abg. Norbert Königshofen: Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Herren! Es war vorhin über Vertrauen gesprochen worden. Das hört sich gut an, ist normalerweise auch immer Teil und Grundlage des Geschäfts. Aber wir tun uns jedenfalls zum Teil mit der DB AG auch deswegen schwer, weil die Vergangenheit gezeigt hat, dass Vertrauen und guter Wille genau zu dem Gegenteil führt, als was man sich erhofft. Ich darf nur daran erinnern, dass die DB AG gesetzwidrig die Grundstücke nach eigenem Gutdünken in ihrem Imperium zugeteilt hat und wir lange gebraucht haben, es heftige Auseinandersetzungen gegeben hat, bevor das einigermaßen wieder hergestellt worden ist und wie es richtig ist. Das ist so eine Sache mit dem Vertrauen. Zweitens Kapazität. Kollege Beckmeyer hat zu Recht darauf hingewiesen, dass es da diese Korridore gibt jetzt in der Strecke. Mir wird aber auch gesagt, dass Kapazität nicht nur eine Frage der Streckenlänge ist, sondern ich kann Kapazität auch verändern durch Blockabstände, durch Weichen, Überholspuren. Und da hören wir, dass die Bahn AG in den letzten Jahren systematisch das dort abgebaut habe, wo sie Konkurrenz hat oder befürchtet. Ob das stimmt weiß ich nicht. Das behauptet natürlich die Konkurrenz. Aber beispielsweise auf der Strecke nach Stralsund sind ja die Blockabstände jetzt wieder verändert worden, insofern scheint doch etwas dran zu sein. Meine Frage an diese Experten, ob da etwas dran ist, ob man darauf achten muss und wie man – vor allen Dingen – darauf achten muss. Denn wir wollten ja eigentlich den Wettbewerb. Das ist eines der Ziele der Bahnreform. Dass das die Bahn AG nicht will, ist verständlich, weil die Gewinnmaximierung betreiben möchte. Aber wir wollen Wettbewerb. Da sieht man auch den Grundkonflikt. Der Grundkonflikt ist, nach dem Aktiengesetz muss der Vorstand dafür sorgen, dass sie soviel wie möglich Gewinne macht. Wobei sie ja auch zum Teil als Gewinn die Zuschüsse des Staates ausweist, die nicht ausgegeben sind. Also beispielsweise wenn die denn beim Netz 400 Mio. Gewinn machen und wir haben da insgesamt 3,7 Mrd. Euro Zuschuss gegeben, so kann jeder Gewinne machen, aber das will ich jetzt nicht vertiefen. Wir haben ja das Gemeinwohl im Auge zu haben, als Politiker und auch das Geld dementsprechend auszugeben. Hier der Kollege aus Bayern hat darauf hingewiesen: Was wird mit den Strecken im ländlichen Raum? Die Bahn hat ein anderes Ziel. An die Bauwirt-

schaft noch einmal eine Frage. Sie hatten früher – glaube ich – 80 Prozent des Streckenoberbaus, jetzt 60. Ist durch die Vereinbarung, die da angestrebt wurde mit der DB AG, sichergestellt, dass sie ihre 60 Prozent behalten? Oder werden sie weitere Prozente an die Bahn verlieren? Sie müssen ja ihre Leute beschäftigen. Eines der Ziele des integrierten Konzerns ist ja die Beschäftigung der Leute, ob man sie eigentlich braucht oder nicht. Was verständlich ist aus der Sicht der Belegschaft, aber volkswirtschaftlich natürlich außerordentlich bedenklich ist. Meine Frage ist also: Sind Sie zufrieden? Glauben Sie, dass Sie damit in eine gute Zukunft gehen? Ich will zum Schluss noch meine Meinung zur LuFV und insgesamt sagen. Ich schicke voraus, das ist eine Minderheitsmeinung in der Koalition, also ich vertrete eine Minderheitsmeinung. Ich glaube, dass die LuFV in erster Linie der Bahn nutzt. Die Bahn hat sie ja auch weitgehend geschrieben und ausverhandelt. Die Bahn bekommt ihre 2,5 Mrd. Euro und alles andere steht letztendlich in den Sternen. Das ist ja auch – wenn ich das mal so allgemein fassen darf – ein Tenor, den ich bei Ihnen gehört habe. Nun gut, wir haben nie behauptet, dass der Bahnvorstand mit der Bundesregierung schlecht verhandelt hat. Das haben wir nie behauptet. Zweitens, ich glaube die Fehlentscheidung an sich war die Grundsatzentscheidung für einen internationalen Konzern. Ich kann überhaupt nicht einsehen, warum der Staat ein Unternehmen haben soll, ob zu 100 Prozent zu 50 Prozent oder zu 75 Prozent, das sich auf den internationalen Märkten tummelt, die ja bekanntermaßen nicht nur Gewinn verheißen in guten Zeiten, sondern auch Risiken in schlechten Zeiten. Die DHL hat das ja in Amerika leidvoll erlebt und ich bin sicher, die DB AG wird ähnliches jetzt im nächsten Jahr erleben. Diese Grundsatzentscheidung war aber deswegen auch falsch, weil sie natürlich das Augenmerk des Vorstandes in eine falsche Richtung lenkt. Eigentlich, das ist ja unser Petitum, unser Auftrag, sollen die sicherstellen, dass in Deutschland Personen- und Güterverkehr nach A und B optimal und so günstig wie möglich läuft. Das ist die Aufgabe: Güter günstig von Shanghai nach Kalifornien zu transportieren. Das kann ich in meinem Konzern machen, aber da weiß ich nicht, was der deutsche Steuerzahler davon hat und auch nicht, was der deutsche Arbeitsmarkt davon hat. Aber gut, es gibt so Geheimnisse, die dem einfachen Abgeordneten verborgen bleiben. Ich halte auch die Bezahlung für falsch. Wenn ich also ein Viertel Grundgehalt und drei Viertel Boni zahle, dann ist das falsch. Das gibt es auch in erster Linie nur bei der Bahn. Aber das sind so die Ungeheimheiten. Ich halte das für falsch, ich glaube, dass wir bitter dafür bezahlen werden. Die Bahn AG ist ja sowieso schon der größte Sub-

ventionsempfänger. Wissen Sie, früher wurde immer über die Kohle und über die Landwirtschaft gesprochen. Die zusammen haben nie das bekommen, was die Bahn alleine bekommt. Im letzten Jahr die DB AG alleine, wenn Sie alles rechnen. 9,3 Mrd. Euro. Das ist eine stolze Zahl, aber es ist so. Nun zurück zu meinen Fragen. Einmal die Bauwirtschaft und zweitens Kapazität eben durch Veränderung der Strecken. Wenn da die Herren Ihren Sachverstand noch einmal vor mir ausbreiten könnten. Danke schön!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Königshofen! Und jetzt als letzter Frager der Kollege Hermann.

Abg. Winfried Hermann: Vielen Dank! Ich will auch noch einmal an der einen oder anderen Stelle nachbohren und vielleicht auch etwas kommentieren. Sie haben ja die Möglichkeit, in Ihrer Schlussrunde dazu nochmals Stellung zu nehmen. Wir haben unter anderem über den theoretischen Fahrzeitverlust gesprochen. Da haben wir einige Mängel festgestellt, aber irgendwann gesagt „ja, das kann man aber so konstruieren“. Wenn man sich überlegt, dass man das konstruieren kann, frage ich mich allen Ernstes, warum Sie sich mit Händen und Füßen wehren, eine theoretische Kapazität als Parameter zu konstruieren. Es gibt diverse Vorschläge. Mein Kollege hat einiges vorgebracht. Ich könnte Ihnen die fünf Vorschläge vortragen die die BAG Schienenpersonennahverkehr entwickelt hat, wo zum Beispiel der durchschnittliche Blockabstand genommen wurde – das wurde gerade eben vorgeschlagen – wo zum Beispiel Anteile an 1, 2, 3 und 4-gleisigen Strecken am Gesamtnetz und so weiter. Ich will es nicht so sehr im Detail ausführen. Vielleicht kennen Sie das ja auch. Aber es gibt genügend Möglichkeiten auch das zu konstruieren, als Konstrukt, was jeder weiß, bildet es nicht genauer die Kapazität ab, aber es ist eine ungefähre Abbildung. Das Argument, was Sie gebracht haben, man kann es nicht machen, weil wir gar nicht wissen, wie das Betriebskonzept ist. Da wird ja so getan, als würde sich das Betriebskonzept – sozusagen – täglich ändern. Wie ist gerade die Lage auf dem Schienenmarkt, fahren wir mal mehr, fahren wir weniger? Wir wissen alle sehr genau, dass die Fahrpläne sehr langfristig sind und dass die Änderungen sehr bescheiden sind, gemessen an all dem, was da fährt, sehr bescheidende Veränderungen. Aber auch das könnte man mit einbeziehen. Dann ist auch mehrfach jetzt von Vertrauen gesprochen worden und von den „roten Teufeln“. Ich will das ein bisschen anders aufziehen. Ich will Ihre Eingangsbemerkung noch einmal aufgreifen, die da von fast allen gelautet hat: Eigentlich ist das Geld, was in dem Vertrag drinsteht über-

haupt nicht ausreichend, mindestens 1 Mrd. Euro mehr, haben fast alle gesagt. Die Bahn von der wir wissen, dass sie tatsächlich sehr gut ihre Interessen vertreten kann, wieso stimmt sie einem solchen Vertragsentwurf zu, wo sie quasi um 1 Mrd. Euro geprellt wird? Wenn ich Ihre Argumentationen weiter denke – es ist immer klug, sich in die Situation des anderen hineinzuversetzen – dann werden die Manager von der Bahn feststellen, also 1. die Sache mit dem Anlagenalter, da ist ein gutes Loch, 2. bestimmte Netzteile gehen im Durchschnitt unter, da können wir etwas schieben. Dann die Streckenkilometer, die nicht identisch sind mit den Gleiskilometern. Also streckenerhaltende, prima 2 Prozent können wir kürzen. Was wir dann noch mehr kürzen, machen wir über die Gleiskilometer. Auch hier ist eine Möglichkeit. Dann, die Sanktionen sind nicht wirklich Sanktionen, denn der Bund kann uns nur drohen, dass wir sein Netz nicht so machen, wie er es haben will. Und am Schluss muss er ja, weil er es haben will, es uns trotzdem geben. Also es ist nicht wirklich eine Sanktionskonstruktion, wie sie da drin ist. Zu allerletzt ist es das, was Herr Mitusch anfangs angesprochen hatte, wo die anderen wenig dazu gesagt haben. Wenn mir das Geld nicht reicht, habe ich eine richtig große Kasse und die heißt „Trassengebühr“. Die kann ich – sozusagen – lange bestimmen, denn wir wissen alle, dieser Vertrag ist auf 5 Jahre angelegt. Die Koalition hat bisher vermieden, die Anreizregulierung in die Wege zu leiten. Sie wird zwar vorbereitet, aber wir wissen, dass sie etwa 5 Jahre dauert, bis sie etabliert ist. Das heißt, dieser Vertragszeitraum wird auf Garantie ohne Anreizregulierung stattfinden. Also in der Zwischenzeit hat man 5 Jahre lang Zeit, nach dem alten System der Willkür abzukassieren, also sich genau das zu holen, was ein möglicher Fehler dieser Konstruktion ist. Das ist meine Deutung. Sie können das gerne widerlegen. Aber für mich wäre es interessant, ob Sie das in etwa nachvollziehen können. Letzter Punkt der von verschiedenen angesprochen wurde: Beinhaltet der Vertrag eine Entwicklungsmöglichkeit? Meine These ist, dieser Vertrag ist ein Status-Quo-Vertrag. Der will gar nichts entwickeln, sondern es wird das System als solches festgehalten auf 5 Jahre. Das ist vor allen Dingen die Frage an diejenigen, die immer sagen: „Wir müssen das System weiterentwickeln, mehr Verkehr auf die Schiene“. Wie soll das eigentlich gehen mit einem solchen Status-Quo-Vertrag? Letzte Anmerkung, das ist schon fast ironisch. Wir bewegen uns gerade kommunikativ auf einer theoretischen Form der LuFV-Verbesserung. Denn 1. haben Sie alle gesagt „jetzt schließen sie erst mal ab“. Aber klar ist doch, dass wenn wir sie abschließen, dass sie 5 Jahre lang nicht verändert wird. Das heißt, alles was Sie sagen,

bedeutet, wir wissen, dass alles fehlt und schlecht ist, aber 5 Jahre lang akzeptieren wir, dass es so ist. Denn es ist mir völlig schleierhaft, wie all Ihre Anregungen und Veränderungen, die Sie für dringlich halten, wenn Sie sagen „es muss auf jeden Fall gleich nach Vertragsunterschrift dran gearbeitet werden“, wie lange es eigentlich in Ihren Augen dauern wird, bis diese im Vertrag landen. Ob Sie einen Weg sehen, diesen Vertrag 5 Jahre früher in diesen doch bedeutenden Punkten zu korrigieren. Ich sehe das nicht. Sonst müsste man ja die Frist ändern.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Hermann! So, wir kommen jetzt zur Schlussrunde. Ich bin noch mal gerade vom Sekretariat darauf hingewiesen worden, dass wir eigentlich um 13.00 Uhr Schluss machen sollten und müssten. Das wäre jetzt eine Zumutung für Sie. Aber ich würde Sie doch bitten, dass jeder sein Schlussstatement auf etwa 5 Minuten begrenzt. Ich werde da auch ein bisschen intervenieren, so kommen wir hier um 13.15 Uhr noch einigermaßen terminlich im Rahmen heraus. Prof. Böttger, Sie haben das Wort, bitte!

Prof. Dr. Christian Böttger: Vielen Dank! Zu den Fragen, vielleicht zuerst noch zu den Verpflichtungen eines Vorstandes nach Aktienrecht. Ich bin jetzt kein Jurist, also aus dem Kopf ist es glaube ich so, dass dort im Aktiengesetz drinsteht „Der Vorstand muss zum Wohle des Unternehmens handeln“. Das heißt im Allgemeinen, er muss die Gewinne maximieren. So wird es – glaube ich – im Allgemeinen ausgelegt. Das heißt, er ist verpflichtet alles zu tun um Gewinne zu machen und das heißt, wenn er einen Anreiz hat, dass er sagt, er kann weniger Kosten haben und bekommt das gleiche Geld dafür. Dann wäre es vermutlich schon ziemlich fahrlässig, dieses nicht zu tun. Das ist sicherlich ein Problem, wenn man das so zulässt. Vielleicht noch einmal zur Gesamtstruktur der LuFV. Ich glaube dahinter steckt die Grundidee, die ich nach wie vor für richtig halte. Wir reden nur über das Bestandsnetz und sagen das Bestandsnetz soll in einer definierten Qualität erhalten werden. Das heißt, Frau Menzner, alles was darüber hinaus geht, also die Frage, wie soll das Netz in der Zukunft aussehen, oder so etwas, ist natürlich nicht Gegenstand hiervon. Aber die Politik hat sich ja eben in den letzten Jahren auch sehr zurück gehalten, überhaupt zu definieren, zu sagen, was wollen wir für ein Netz. Sondern das hat man eigentlich der DB überlassen. Mir ist nicht bekannt, dass es eine – also gut, es gibt einen Bundesverkehrswegeplan, aber die Projekte des vordringlichen Bedarfs bei Schienenverkehr dauern bei der jetzigen Bundeshaushaltlinie ohne Kostensteigerung bis etwa

2030, die abzuarbeiten. Es gibt eben keine erkennbare Erklärung der Politik, dass man sagt, das ist uns wichtig. Das heißt also, das wäre sicherlich ein anderer Bereich, in dem auch die Politik, also der Bundestag, eben auch tätig werden könnte. Genauso ist es beim Thema „Trassenentgelte“, das ist in der Tat komplett separat also es gibt keine Verbindung zwischen dem, was jetzt über die LuFV vereinbart wird und dem gesamten System der Finanzierung der DB Netz. Man lässt also zu, dass die DB Netz in der Tat unabhängig davon ihre Trassenpreise festsetzt. Die unterliegen wiederum der Regulierung. Aber ansonsten ist die DB darin völlig frei. Und wenn man fragt: Warum stimmt die Bahn zu, Herr Hermann? Ich glaube schon, es ist eigentlich eine Mindestfestschreibung aus Sicht der DB AG. Das heißt, sie hat diese 2,5 Mrd. Euro jetzt sicher. Jetzt muss man mal sehen, die BeSchwAG-Mittel sind historisch ja auch primär für den Neu- und Ausbau gewesen und konnten auch für Instandhaltung verwendet werden. Und wenn Sie sich mal angucken, in den letzten Jahren, da tauchte irgendwann einmal in einem Jahresbericht auf, dass man sagt, „Verkehrsministerium und Bahn sind der Meinung, dass es eigentlich 2,5 Mrd. Euro sein sollten“. Und wenn Sie sich das wirklich mal angucken, Jahr für Jahr, dann ist es sozusagen quasi zum Standard erhoben worden. Das bedeutet eben, dass die DB damit Eigenmittel ersetzt hat. Das heißt, die DB hat sich damit besser gestellt und konnte damit höhere Gewinne ausweisen. Das Ganze geht eben zu Lasten von Neu- und Ausbau, für den jetzt eben weniger Geld zur Verfügung steht, als es noch vor einigen Jahren der Fall war. Einfach durch eine Mittelverschiebung. Dieser Zustand wird jetzt für die DB erst einmal vertraglich abgesichert. Wir sehen, dass offenbar die DB jetzt schon wieder sagt, sie hat leider keine Neubauprojekte mehr, die sie vorbereitet hat und deswegen würde sie kurzfristig gerne noch ein bisschen mehr Geld in die Ersatzinvestitionen stecken. Auch letztes Jahr lagen die tatsächlichen Ersatzinvestitionen, die der Bund bezahlt hat, über 2,5 Mrd. Euro. Das heißt, es ist nicht so, dass man sagt, der Rest Bundesgeld steht wirklich zur Verfügung für anderes, sondern die 2,5 Mrd. Euro sind erst einmal ein gesichertes Basislager, von dem aus die DB dann noch mal weitergucken kann, was sie denn verfolgen möchte. In dem Sinne hat die DB in der Tat ein Interesse daran. Aber ich bin mir eben nicht sicher, dass das vernünftig ist. Also, es muss Geld für Ersatzinvestitionen zur Verfügung stehen, aber eigentlich war das mal mit der Bahnreform 1994 primär geplant als eine Eigenmittelinvestition der DB. Die Zuschüsse waren eigentlich als ein Sonderfall im BeSchwAG festgelegt. Deswegen ist es, glaube ich schon, eine Verschiebung, die dort

stattgefunden hat und ich glaube daran liegt eben auch ganz klar das Interesse der DB AG, dieses zu machen. Zu den anderen Punkten können – glaube ich – die anderen eher etwas sagen. Danke!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Prof. Böttger! Herr Flege!

Dirk Flege: Herr Hettlich, zu Ihrer Frage, ob sich der Vorstand nicht strafbar oder angreifbar macht, wenn er diesen 2-Prozent-Korridor nach unten nicht nutzt. Ich glaube nicht, dass er sich strafbar oder angreifbar macht. Ich denke, das ist im unternehmerischen Ermessensspielraum, wie man die Infrastrukturnachfrage auch künftig bewertet. Das ist, wenn man das juristisch sieht, mit Sicherheit kein Straftatbestand, es ist ein Fehlanreiz. Aber da muss man unterscheiden von der Begrifflichkeit her, ob es ein Fehlanreiz ist, ein möglicher Fehlanreiz oder strafbar oder angreifbar. Ich würde das nicht gleichsetzen wollen. Dann Frau Menzner, zu Ihren Fragen, ob eine schnelle Verabschiedung der LuFV die Nachverhandlungen nicht schwieriger macht. Ich habe es schon ein paar mal mit meinen Worten gesagt, ich würde es jetzt gerne noch mal als Zitat aus der Deutschen Verkehrszeitung bringen, denn ich finde, dass es das ganz gut noch mal trifft. Herr Heinrici schreibt in der Deutschen Verkehrszeitung: „Natürlich ließe sich an der Vereinbarung vieles verbessern, aber diskutieren kann man noch während die erste Vereinbarung läuft. Das ist besser, also ohne Vereinbarung weitere 5 Jahre zu diskutieren.“ Ich glaube, das trifft es ziemlich gut. Ich bin der Meinung, die Verhandlungen werden auf keinen Fall schwieriger, wenn wir jetzt verabschieden, sondern sie werden sogar eher leichter. Ihre nächste Anmerkung, dass Sie sagten, wir kommen durch die LuFV und die 2,5 Mrd. Euro, die es für die Ersatzinvestitionen gibt, weitestgehend weg – haben Sie gesagt – von der Instandhaltung hin zu den Ersatzinvestitionen. Das sehe ich nicht so. Wir haben hier kein Wegkommen von den Instandhaltungsmaßnahmen. Wenn Sie sich den Eigenanteil der Infrastrukturunternehmen anschauen, dann ist der höher als der für die Ersatzinvestitionen. Der Bundeszuschuss, das ist richtig, der bezieht sich auf die Ersatzinvestitionen, ausschließlich auf die 2,5. Das heißt aber nicht, dass hier ein Paradigmenwechsel stattfindet, das die Instandhaltung jetzt aufgegeben wird oder weg soll. Das ist mitnichten der Fall und das wäre auch in der Tat schädlich für das System Schiene. Das sehe ich aber nicht. Dann haben Sie nach dem Zusammenhang gefragt, Trassenentgelte und LuFV, ob es da einen gibt. Es gibt indirekt einen und zwar dann, wenn die Effizienzpotentiale ausgeschöpft sind und das, was als Qualitätskennzif-

fer vereinbart ist, mit den Bundesmitteln nicht mehr erreicht werden kann. Also wenn die Bundesmittel nicht auskömmlich sind, dann gibt es einen Druck auf die Trassenpreise, die zu erhöhen, als zweite kommunizierende Röhre sozusagen, um sich da dann schadlos zu halten. Diesen Zusammenhang muss man sehen und der Thematik muss man sich stellen. Herr Hermann hat gefragt, die theoretische Kapazität, warum wir Sachverständige uns alle mit Händen und Füßen dagegen wehren. Also ich habe das, genau wie Herr Henke es eben schon gesagt hat, überhaupt nicht so wahr genommen, dass wir uns mit Händen und Füßen wehren, sondern auch meine Wahrnehmung ist, wir sind diejenigen, die das seit Monaten oder teilweise seit Jahren vehement fordern. Also von wehren kann hier nicht die Rede sein. Auch noch einmal im Zusammenhang mit dem, was Herr Dr. Hofreiter gesagt hat. Es ist eben ein Unterschied, ob man die Kapazität einer Strecke messen will – das kann man, das ist völlig unstrittig, da gibt es auch jede Menge Verfahren – aber wir reden hier von Netzen und von Teilnetzen. Das ist eine ungleich schwierigere Aufgabe, das kann man eben bislang nicht zur allgemeinen Zufriedenheit. Das, was Sie ansprechen, mit der BAG, SPNV die Hilfskriterien entwickelt hat, die sind gut. Das sind in der Tat mit die Besten, die man sozusagen als Detailmaßnahmen in Angriff nehmen könnte. In diese Richtung müssen wir gehen. Das ist eine sehr gute Diskussionsgrundlage, ist aber noch nicht erschöpfend in dem Sinne, was wir wollen. Aber hier wehrt sich keiner mit Händen und Füßen. Dann mein letzter Punkt und Ihre Frage: Wieso stimmt die Bahn einem Vertrag zu, wenn – und das haben Sie wortwörtlich gesagt – sie um 1 Mrd. Euro geprellt wird? Ich glaube, durch die Wortwahl „geprellt“ zeigt sich hier ein Denken, das meines Erachtens nicht sachgerecht ist. Die Bahn ist jetzt, was die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung anbelangt, kein raffgeriges Unternehmen, dass es irgendeinem Hedgefonds danach in den Rachen schmeißt, diese 25 Mrd. Euro, sondern wir reden hier von einem Geldfluss von Staat zu Staat und wir reden über eine qualifizierte Leistung, die dann als Gegenleistung erbracht werden soll. Und warum stimmt die Bahn einem Vertrag zu, wenn wir alle sagen, es ist zu wenig Geld? Ich kann Ihnen sagen, wie das läuft im Verhandlungsprozess. Das heißt, dann wird die Qualität so weit runter gefahren, dass das wieder passt vom Preis-Leistungs-Verhältnis. Das ist aber genau das, was alle unisono eigentlich sagen. Wir wollen verkehrspolitisch mehr. Das müsste auch im Interesse des Bundes sein. Also hier geht es nicht um irgendwelche Leute, die sich privat bereichern, sondern wenn wir dafür plädieren, zu sagen 3 Mrd. Euro statt 2,5, dann heißt das natürlich im Umkehrschluss

auch, dass wir für den Verkehrsträger Schiene noch mehr wollen. Ich denke, das ist der Zusammenhang. Und das Wort „prellen“, die Bahn wird hier um nichts geprellt. Die kommt auch mit 2,5 Mrd. Euro klar. Die Frage ist, ob Sie als Politiker mit dem einverstanden sind, was die Bahn für 2,5 Mrd. Euro abliefert. Danke schön!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Flege! Herr Dr. Henke bitte!

Dr. Martin Henke: Zur Frage nach der Gewinnoptimierung versus Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Natürlich sind alle Unternehmen des Eisenbahnsektors, sofern sie nicht reine Behörden sind, dazu aufgefordert, auch durchaus ihre Bilanz zu optimieren. Das ist ganz klar. Deshalb ist es gerade so wichtig, dass wir uns hier mit den Maßstäben beschäftigen, die möglichst transparent und klar dann das klarlegen, was ein Unternehmen zu leisten hat, dafür dass es öffentliches Geld bekommt. Sonst müsste man sich mit dem Thema nicht auseinandersetzen. Das ist sicherlich ein Thema, was man beobachten muss. Es wäre aber sicherlich kontraproduktiv, wenn man zu alten – sagen wir mal – auch in den Unternehmen kameralistischen Strukturen zurückkehren würde, nur um das Thema möglicher Mittelfehlverwendungen zu verhindern. Aus unserer Sicht ist dort die unternehmerische Aufstellung einer Gesellschaft wie der DB AG oder auch anderer nicht bundeseigener Eisenbahnen ein erheblicher Vorteil gegenüber einer Behördenbahn. Die Frage abwarten oder abschließen: Man ist natürlich hin- und hergerissen wenn man hört, was auch noch an Kritik geäußert wird, an der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Aber ich bin sehr zuversichtlich, auch wenn man die Mechanismen der Politik mit einbezieht, dass mit dem, was wir auch alle festgestellt haben, es jedenfalls ein Mehr an Informationen und ein Mehr an Transparenz in der Betrachtung des Themas „Netzqualität“ geben wird, dass das uns Möglichkeiten geben wird, auch nachzusteuern und nachzuentwickeln. Selbst wenn dies nicht in einer Revision innerhalb des Vertragszeitraumes laufen würde, es bietet aber die Möglichkeit am Ende der 5-jährigen Vertragslaufzeit dann eben in eine weitaus belastbarere Position hineinzukommen, als sie derzeit ist. Es ist auch ein ökonomisches Rechenexempel. Die Frage: Was verlieren wir in der Zwischenzeit, wenn wir länger warten? In welchem Verhältnis steht das zu den Gewinnen, die wir in einer optimalen Lösung haben? Ich fürchte, dass wenn wir jetzt nicht allmählich zumindest vorläufig einen Beginn hier machen, dass dann dieses absolut suboptimale System, was wir derzeit haben, sich noch jahrelang in Verlusten auch für die Qualität der Infrastruktur auswir-

ken wird. Also ich plädiere dann in der Gesamtabwägung dafür, jetzt weiterzumachen mit dieser LuFV und auf dieser Grundlage, um mit besseren Informationsmöglichkeiten in die nächste dann reinzugehen und da weiterzumachen. Die Bahnhöfe sind angesprochen worden. Wir fordern ausdrücklich, dass für die Bahnhöfe Einzelvereinbarungen geschlossen werden, in denen ganz klar die Qualitätskennzahlen für jede Station dargelegt werden. Ob und inwieweit da Eigenmittel – das war auch in einer Frage von Frau Menzner enthalten – dort mit hineinfließen ist aus meiner Sicht dann zumindest zweirangig. Herr Friedrich, ja, in der Tat ist es dort dann zweitrangig, wenn ein Vertrag vernünftig verhandelt ist, der auf der einen Seite ein Input von Seiten des Staates und eine Qualitätssicherung auf der anderen Seite des Unternehmens beinhaltet. Für mich ist es nicht so wichtig, inwieweit dort Eigenmittel einfließen, sondern inwieweit man dann etwas erhält, was in der Qualität eines Bahnhofes – nachdem Sie gefragt haben – und einer Strecke – nach der Sie gefragt haben –, dass man wirklich einen realen Gegenwert erhält. Deshalb muss man – aus unserer Sicht – im Endeffekt auch zu der Konsequenz greifen, dass man ein gewisses Maß an Wettbewerb in die Systeme mit hineinbringt. Nämlich auch insoweit, dass ist auch in unserer Forderung enthalten, dass man für den Fall einer hartnäckigen Verweigerung von Qualität die Sache dann eben in den Markt gibt und dadurch Benchmarks schafft. Dann braucht man sich die Frage nicht mehr zu stellen: Wie ist das Verhältnis zwischen Eigenmittel und Fremdmitteln? Sondern da ist es schlicht und einfach die Frage: Wird mehr Qualität geboten? Wie sie eben eigentlich vom Markt erwartet wird. Die weitere Frage „Blockabstände, Kapazität“ ein ganz wichtiges Thema, Herr Königshofen. Dort sind eben in den vergangenen Jahren Einbrüche passiert. Sie sprachen die Strecke nach Stralsund an. Da sind sehr lange Blockabstände, die dann die Leistungsfähigkeit herabgesetzt haben. Deshalb ist es auch so wichtig, das Thema „Kapazität“ anzusprechen und damit bin ich auch schon bei der Frage von Herrn Hermann. Kapazitätsbezug ist – wie gesagt – etwas, was wir in die Diskussion mit eingebracht haben. Wir fordern es auch nach wie vor ausdrücklich. Wieso ist das so schwierig? Das Kapazitätskriterium muss nicht 100 Prozent die Realität abbilden, auch nicht 90 Prozent. Es muss als Steuerungsinstrument in der Tat fähig sein, etwas zu bringen. Da bin ich vollkommen bei Ihnen. Wir wollen nicht die „Eierlegende Wollmilchsau“, das ist in der Tat nicht notwendig. Man kann ein Betriebsprogramm festlegen, man kann es für Strecken festlegen, man kann es für Netze festlegen. Das ist fachlich kein großes Problem. Aber, es ist politisch ein Problem. Und das ist dann

sozusagen auch nicht etwas, was wir Experten im Endeffekt beantworten müssen, sondern das ist ein Thema, was beispielsweise das Verhältnis Bund/Länder angeht. Denn da sind die Aufgabenträger im SPNV, die dort eine ganz wesentliche Rolle spielen. Die haben andere Vorstellungen als beispielsweise die Güterverkehrsunternehmen und deren Kunden. Nehmen Sie so eine Strecke wie Hamburg-Hannover, bei der auf der einen Seite starker Seehafenhinterlandverkehr, Güterverkehr ist, andererseits dann eben Metronom jede Stunde fährt oder noch häufiger und noch Nahverkehrszüge etc.. Dort gibt es Konflikte und die Strecke ist am Rande der Leistungsfähigkeit. Es kommt darauf an, wie Sie das Betriebsprogramm festlegen, wer dort Vorrang hat im Endeffekt. Sie machen damit praktisch eine politische Vorentscheidung. Insofern kann ich den Ball, was dieses Grundthema „Kapazität“ angeht, auch sozusagen in die Politik wieder zurückspielen. Denn dazu sind Festlegungen erforderlich, wie man grundsätzlich Betriebsprogramme festlegen kann. Warum fordert die Bahn nur 2,5 Mrd. Euro und wir fordern mehr? Ich muss dazu sagen das sind jetzt Mutmaßungen, die ich habe. Aber eventuell ist es so, dass die DB AG tatsächlich doch mehr auf ihren Eigentümer – dazu gehört natürlich nicht nur der Verkehrsausschuss des Bundestages, sondern es gibt natürlich auch dann das Finanzministerium, den Haushaltsausschuss, den Finanzausschuss –, dass man dort vielleicht doch eher darauf hört. Und man will es sich natürlich, das muss man auch ganz klar sagen, mit dem Eigentümer, der ja über wichtige politische Entscheidungen für die Zukunft des Unternehmens doch einiges zu sagen hat, wohl auch nicht verscherzen. Das sollte uns als Experten allerdings nicht hindern, mehr zu fordern. Ist eine Anreizregulierung schnell erforderlich? Der VDV fordert eindeutig eine ex ante Regulierung sobald wie möglich. Dies kann man auch sicherlich in der Form einer Anreizregulierung machen und sollte durchaus jetzt auch in der folgenden Zeit schnell da rangehen. Da bin ich vollkommen auch bei Prof. Mitusch, aber dabei sorgfältig arbeiten und deshalb bin ich – wie gesagt – auch für die Trennung der beiden Themen „LuFV und Anreizregulierung“. Danke!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Dr. Henke! Herr Holzhey bitte!

Michael Holzhey: Danke, Herr Hettlich! Ich fange mal mit der Kapazität an. Also noch einmal ausdrücklich, wir haben ein einfaches System. Ich bin gerade nicht dafür, wissenschaftlich von Anfang an ein Austariertes zu entwickeln, um es als Einstiegsbedingung und damit als ewigen Popanz vor uns herzutreiben, das nämlich nicht einzuführen. Mir wäre schon

sehr daran gelegen zum Beispiel – das hat Herr Dr. Henke gerade auch besprochen – einfach noch einmal aufzuzeigen, wie sich Anzahl und Lage von Überholgleisen, Abstellgleisen, Kreuzungsbahnhöfe rein graphisch in den letzten Jahren entwickelt haben. Das würde schon einen gewaltigen Aha-Effekt auslösen. Und da können Sie sehr schnell Kriterien finden, die im Übrigen unabhängig vom heutigen Betriebsprogramm zu entscheiden sind. Das ist eine merkwürdige Vorstellung, dass man nur die Aktualität – denn Verkehrspolitik ist ja gerade das, was unter Einbeziehung aller aktuellen wie künftigen Akteure – berechnen sollte, was vielleicht aus welchen Gründen auch immer, es sind nicht nur reine Nachfragekriterien, sondern eben auch strukturregionalpolitische, was auf einer Strecke an Kapazität vorgehalten werden sollte. Ich weiß, das ist kritisch, weil man damit auch automatisch eine Art unternehmerische Entscheidung mit fällt. Das tun wir aber bei einer Straße letztlich auch. Warum wird eine Gemeindestraße gebaut und eine Kreisstraße? Wie sie gebaut wird in der Dimensionierung und warum nicht anders. Insofern muss man sich bei der Schiene genauso überlegen, was will ich an Korridoren beispielsweise vorhalten, damit eben nicht das passiert, was jetzt passiert. Wenn man Hamburg-Berlin sperrt, dass man auf eine an sich ja auch VDE-Strecke ausweichen muss, die sich plötzlich als sehr eingeschränkt erweist. Oder eben Stralsund. Oder wir in anderen Gegenden inzwischen 30, 40 Kilometerabschnitte ohne Begegnungsmöglichkeit haben. Das kommt ja aus einer Zeit, als die DB noch glaubte, die Netzinfrastruktur als Teil der Privatisierungsmaßnahme mitzuführen, das dann eben natürlich auch ein betriebswirtschaftliches Handeln übersetzt hat. Aber das war eben genau das Schädliche, was eben auch dringend korrigiert werden müsste. Zu Frau Blank –Inhouse. Das treibt mich auch seit geraumer Zeit um, weil man sehr dubiose Entwicklungen im Vorleistungsbereich feststellt. Zum Beispiel, dass eine DBT immer größer wird und plötzlich sagt: Das ist ein Riesengeschäftsfeld, also bahneigene Tochter. Oder das man aus der Bauwirtschaft hört, die sich immer nicht äußern darf, weil sie sonst wieder morgen eingestellt wird, dass sich plötzlich DB-Regio um Gleisbauleistungen bewirbt und man so Ergebnisanzeigen bekommt, ist an Nummer 5 eingelaufen. Da fragt man sich, was hat DB-Regio jemals mit Gleisbau zu tun? Also da tun sich ganz komische Dinge auf, bei denen ich das Gefühl habe, dass es wieder um Verschiebebahnhöfe geht, wie auch zwischen Planung und Bau teilweise. Das muss man sorgfältig untersuchen. An sich kann die Bauwirtschaft das noch präziser beschreiben, wenn sie denn reden kann und möchte. Zum Steuern, also zu der Frage ob die LuFV wirk-

lich steuern kann, möchte ich ein Gegenbeispiel bieten, nämlich gerade das, was jetzt läuft. Und es beantwortet zugleich auch ein bisschen schon Herrn Hermanns Frage: Warum kann die DB so ruhig bei 2,5 Mrd. Euro sein, obwohl es ökonomisch sicher auf den Fall zuläuft, dass es nicht hinreichen wird? Weil man eben nachverhandelt, wie das immer so ist. Man muss erst durchs Ohr und dann als „to big to fail“-Unternehmen kann man auf seinen eigenen Eigentümer zugehen und dann irgendwann Kassensturz machen. Es gibt Grafiken der DB, dass man im Prinzip ständig damit rechnet – zum Beispiel aus dem Neubauetat – 200 Mio. Euro abzuzweigen. Wenn man so kalkuliert und das dann auch noch vom BMVBS bestätigt bekommt, die man auch verstehen kann, wenn der Netzbetreiber wieder sagt: „Ja von Neu- und Ausbau kann ich sie denn nicht ausgeben“, da muss man sich eben fragen, ob das System wirklich rund ist und wie dort die Druckmechanismen tatsächlich ausgestaltet sind. Im Übrigen – Achtung Protokoll! – ich muss jetzt auch mal eine Lanze für das BMVBS brechen. Die LuFV als Konjunkturprogramm ist unnötig, weil ja wie gesagt, Herr Böttger hat es auch angedeutet, auch jetzt das Geld ausgegeben wird. Und die Mär, dass die Mittel bis Juli immer nicht abrufbar seien, weil das an den staatlichen Einrichtungen ist, also das ist wirklich Humbug sondergleichen. Das liegt einzig und allein an der DB, weil sie seit geraumer Zeit eine bestimmte Planung, eine Risikokultur pflegt oder ein Unkultur, die eben genau darauf hinausläuft. Ein Sprecher des Ministeriums hat mal zu Recht gesagt: „Mittelabruf ist eigentlich einfacher als zum Bankautomaten zu gehen“. Das stimmt auch größtenteils. Natürlich gibt es immer in Details Kniffligkeiten wie zum Beispiel die Höhe der Verpflichtungsermächtigung. Aber das stimmt einfach nicht und ich drehe den Spieß um, Herr Pörner, ich bin gespannt wie das Mittelabrufverhalten der DB nach Einführung der LuFV ist, ob das wirklich so viel anderes ist. Da haben wir ja einen guten Test, die Verstetigung. Zu Herrn Friedrich: Station und Service, ja, das ist ein Riesenproblem. Nicht so sehr wegen der Eigenwirtschaftlichkeit, wirklich eigenwirtschaftlich waren die ja auch nie. Auch da gibt es Sammelfinanzierungsvereinbarungen und so weiter. Was mich dort mehr umtreibt, ist der Sanierungsstau. Der Sanierungsstau im Bahnhofsgebiet ist prozentual noch deutlich höher, als im Netzbereich. Wird aber überhaupt nicht thematisiert und da, na ja, entsteht dann immer faktisches Handeln, das aber verkehrspolitisch unschön ist. Zu Herrn Königshofen, kann ich nur unterstreichen. Also es ist direkt Balsam, wenn ich aus der Union mal wieder so ein richtiges Petitum für Wettbewerb höre. Das ist ein richtiges Genusserlebnis. Ich glaube auch, dass diese Entschei-

dung falsch war und die Folgen wird man in wenigen Jahren sehen. Das ganze Modell ist eben darauf ausgerichtet, dass es so in der Mitte der 12, 13, 15 zusammenbricht, nach Mehdorn. Aber das ist halt noch lange hin. Andere fahren da Motorrad oder schmieden Eisen in der Zeit. Das wird man erst dann sehen. Aber das können wir jetzt erst einmal nicht mehr ändern. Das Schlimmste ist ja auch verhindert durch die Infrastrukturherausnahme. Abschließend noch zu Frau Menzner wieder. 1,6 Mrd. Euro Instandhaltung, das als solches, als Wert kann man ja simpel aus den Berichten ablesen, das ist auch unproblematisch. Es gab ja mal diese Bedarfsermittlung zusammen mit dem EBA, Ministerium, DB – ich glaube 2001 – als man diesen Wert 1,636 bildete, ein etwas anderer Netzzumfang, im Detail Telekommunikationsanlagen dabei oder nicht dabei. Aber man fragt sich eben, wenn man jetzt die LuFV sieht, wie das möglich sein soll, das auf 1,25 abzuschmelzen. Alle haben mit der methodischen Kritik Recht, dass in einem idealen System man in der Tat nur die Qualitätsparameter hätte und keine Inputkriterien mehr. Aber weil das System eben nicht ideal ist, muss man leider wieder über Hilfskriterien einziehen. Dann müssen sie aber wiederum so eingezogen werden, dass sie auch tatsächlich verhaltensskaldisierend sind. Das sind sie hier aber nicht, es sei denn, in eine un gute Richtung. Denn was soll das bedeuten? In einen relativ konstanten Bewirtschaftungsregime ist dann aber gar nicht so viel Flexibilität möglich wie immer nach außen behauptet wird, dass man also über die große Menge, die da einfach drin steckt, plötzlich 40 Prozent der Leistung vermeintlich einsparen könnte. Wie soll das gehen? Da stecken andere Szenarien hinter, die vielleicht nicht so erwünscht sind. Ich lasse es dabei mal bewenden. Danke!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Holzhey! Herr Schwager!

Eberhard Schwager: Frau Blank, Herr Königshofen, ich möchte direkt auf Ihre Fragen antworten. 1994 mit der Privatisierung musste die Bahn natürlich auch ihre eigenen Baukapazitäten mitnehmen. Die Bahn vertrat über Jahre hinweg die Auffassung, wir sind ein Speditionskonzern, wir sind ein Fahrgastunternehmen, wir sind kein Bauunternehmen, wir müssen diese Kapazitäten loswerden. Da sind verschiedene Versuche unternommen worden – ich will da gar nicht weiter ausholen – das ist gescheitert. Dann hieß es Kapazitäten runterfahren. Wenn man einfach einmal davon ausgeht, dass seit 1994 bis jetzt 2008 Gelegenheit gegeben war, über Fluktuation und so weiter die Kapazitäten runterzufahren, dann müssen wir feststellen, dass das also nicht der Fall ist. Sie haben Recht, Herr Königshofen, der Anteil

der Bauleistungen der bahneigenen Kapazitäten am Gesamtvolumen steigt. Ich kann die Prozentzahl nicht genau sagen, aber es wird so um die 30 bis 40 Prozent sein. Für die Bauwirtschaft ist es natürlich misslich, dass sie es hier mit einem Wettbewerber zu tun hat, der nicht in Konkurs gehen kann, der also immer absolut gesichert ist und im Grunde genommen kalkulieren kann, letztendlich wie er will. Die Mutter wird es schon richten und auch der Eigentümer wird es sich nicht leisten können, bahneigene Bauunternehmen in die Insolvenz gehen zu lassen. Vor dem Hintergrund sind die Inhousegeschäfte natürlich dann auch besonders misslich, die da möglich sind. Mit Eigenmitteln ist die Bahn völlig frei. Soweit sie Eigenmittel einsetzt, kann sie ihre Bahntöchter durchaus mit einsetzen. Die Bauverbände haben seit Jahren darauf gedrängt, dass hier auch der Zuwendungsgeber, soweit es eben um öffentlich geförderte Aufträge geht, dafür sorgt, dass es einen fairen Wettbewerb gibt. Ich habe heute Morgen schon angedeutet, es wurde jahrelang darum gestritten, welche Vergaberegeln die Bahn anzuwenden hat. Nachdem dann die Vergabekammer mal ein erstes Urteil gesprochen hat, dahingehend das der Abschnitt 3 der VOB, also die etwas eingeschränkteren Sektorenvorschriften anzuwenden sind, hat dann der Haushaltsausschuss 2004 und 2005 entschieden, dass die Bahn den 3. Abschnitt anzuwenden hat. Das heißt, dass die Bahn in der Regel im offenen Verfahren ausschreiben muss, dass der Basisparagraph 9 der Bauwirtschaft sehr wichtig ist, gilt, nämlich dass die Leistung eindeutig und für alle Bieter verständlich und auskömmlich zu beschreiben ist. Seitdem leben wir mit dieser Situation. Wir stehen im Wettbewerb zu den Bahntöchtern. Mit öffentlichen Mitteln werden keine Inhousegeschäfte vorgenommen. Jetzt ist die Schwierigkeit, Herr Hettlich, Sie sprachen es an, nach neuem Vergaberecht soll es ja eine Änderung zum GWB geben. Im GWB ist ausdrücklich zugelassen, dass Inhousegeschäfte auch mit öffentlichen Mitteln durchgeführt werden können. Im GWB ist ausdrücklich zugelassen – ob es so kommt, aber es scheint ja so zu kommen –, dass die Bahn das Vergabeverfahren frei wählen kann. Das würde bedeuten, dass die Bahn Inhousegeschäfte vornehmen könnte, an ihre Bahntöchter, nach neuem Vergaberecht. Das könnte auch weiterhin bedeuten, dass die Bahn abbrückt vom offenen Verfahren, also von der öffentlichen Ausschreibung und ihre Gelder im Verhandlungsverfahren vergibt. Jetzt stellen Sie sich vor, Sie treten in Wettbewerb zu den Bahntöchtern und das im Verhandlungsverfahren. Dann ist ja völlig klar, dass da durchaus die Bahntöchter bevorzugt werden können, weil sie eben die besten Informationen haben. Jetzt sagt das Vergaberecht

Stellv. Vorsitzender: Herr Schwager, wir müssen leider auf die Uhr gucken, weil die Kolleginnen und Kollegen der großen Koalition meines Wissens noch eine Fraktionssitzung haben. Deswegen muss ich jetzt ein bisschen aufs Gas drücken.

Eberhard Schwager: Ganz kurz noch. Die amtliche Begründung zum Vergaberechtsänderungsgesetz sagt, dass der Zuwendungsgeber und da ist *expressis verbis*, die DB Netz AG genannt, durchaus die Vergabevorschriften bestimmen kann, nach denen auszuschreiben ist, also im offenen Verfahren. Das, was wir versucht haben dann mit der Bahn zusammen, wir wollten da auf Konsens gehen, ist ein Papier, in dem wir diese Vorschriften konkretisiert haben und in dem wir das Verfahren konkretisiert haben. Wir haben daher an Sie die Bitte, den § 10 so zu ändern, dass Sie im Grunde genommen dieses Papier einschließen, diesem Papier zuwendungsrechtlich den Segen geben und sagen: Das ist also auch Meinung des Bundestages, so zu verfahren. Weil Sie damit dann das neue Vergaberecht konkretisieren würden. Danke schön!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Schwager! Prof. Mitusch!

Prof. Dr. Kay Mitusch: Frau Menzner, Sie haben die Frage nach dem Gesamtsystem gestellt. Man hatte ja bis 1993 ein stimmiges Gesamtsystem, Planung aus einer Hand, Netzkonfiguration, Trassenpreise, staatliche Finanzierung, das konnte alles konsistent geplant werden. Es ging trotzdem massiv schief und man hat sich mit der Bahnreform von 1994 entschieden, die DB AG zu einem privatwirtschaftlich aufgebauten Unternehmen in Staatshand zu transformieren. Seitdem geht – sozusagen – die Frage um: Was ist die Trennung zwischen unternehmerischer Interessenslage und staatlicher Interessenslage? Wie wird das Verhältnis geregelt? Diese Fragestellung schwebt seitdem immer über unseren Köpfen und im Grunde ist diese Fragestellung zu grobschlächtig gestellt. Es gibt nicht nur Staat und Unternehmen auf der einen Seite, wir haben die Privatisierungsdebatte gehabt, die Frage der Integration, es geht darum, wie ist der unternehmerische Bereich aufstrukturiert und geordnet. Und genauso muss man auf der staatlichen Seite fragen: Wie ist der staatliche Bereich strukturiert und aufgebaut? Was man jetzt macht. Man hat ja damals das EBA eingeführt, also es gab da schon mal eine Institution. Aber was man jetzt macht ist, seit 2006 hat man die Bundesnetzagentur dabei, die den Netzzugang, aber eigentlich irgendwie auch die Trassenpreise regulieren soll und da müsste man eben einen kräftigen Schritt voran

machen. Man versucht jetzt mit der LuFV die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur zu reformieren. Und dann hätte man schon mal – beides passt sehr gut zusammen, wenn man es richtig macht – dann hätte man ein ziemlich konsistentes System. Dann wäre es auch okay und recht wichtig, dass die Infrastrukturunternehmen schon als gewinnorientierte Unternehmen wiederum auftreten können. Denn zum Beispiel die Anreizregulierung beruht darauf, dass das Unternehmen innerhalb einer – sagen wir – 5-jährigen Regulierungsperiode schon versucht, Gewinne zu erwirtschaften. Wenn man aber gleichzeitig eine Qualitätsregulierung hat, zum Beispiel durch eine LuFV, dann geht es eben nicht auf Kosten der Qualität sondern durch den Versuch, Mittel effizient einzusetzen. Das sind – sozusagen – Bausteine über die man nachdenken muss, wie sie alle insgesamt zusammengehören. In England ist man da – glaube ich – einen Schritt zu weit gegangen. Man hat den Regulierer richtig in das Board von den Infrastrukturunternehmen reingesetzt, der hielt da unternehmerisch mit. Da ist es mir dann wieder zu wenig Trennung zwischen Staat und Unternehmen. Man muss eine richtige Architektur finden. Und das Problem, was Sie angesprochen haben: Wer macht sich eigentlich Gedanken über die Netzkonfiguration? Da brauchen wir im Grunde ein institutionelles Setting auf der politischen Ebene, das insbesondere die Länder mit einbezieht. Länder und Bund, wo man sich Gedanken macht über ein Ausbauprogramm. Es gibt ja Bundesverkehrswegeplanung. Aber man müsste sich gleichzeitig Gedanken machen über Stilllegungsmöglichkeiten. Auch die Länder sperren sich nicht grundsätzlich gegen Stilllegungsmöglichkeiten. Ich glaube, wenn man sie mit einbezieht, würde man da auf einen Konsens hinaus kommen. Aber genau diese 3. institutionelle Säule, die man eigentlich langfristig braucht, über die macht man sich im Moment noch keine Gedanken. Darüber müsste man auch intensiver nachdenken. Herr Friedrich, Sie hatten das Thema der Länder auch angesprochen. Ganz kurz, Herr Hermann, Sie hatten es auch angesprochen. Die LuFV ist doch eher ein staatliches Instrument. Ich glaube, das ist ihre Aufgabe. Wenn wir einen institutionellen Bereich hätten, wo man sich über die Weiterentwicklung des gesamten Netzes Gedanken macht und auch alle Akteure mit einbezieht, dann würde man sagen können: „Ja die LuFV ist dazu da, das, was man beschloss hat, als Netz aufrechtzuerhalten, das auch zu erhalten“. Also im Prinzip eher eine bewahrende Aufgabe. Das wird sich nicht ganz trennen lassen voneinander, wenn man eine Regelung gefunden hat, wie Bund und Länder sich über die Weiterentwicklung des Netzes Gedanken machen könnten, da sollte man subsidiäre Bereiche mit einbauen. Die

Länder beziehen sich ja teilweise selbst auf eine Regionalisierung der Infrastruktur. Dann würde das Rückwirkungen auf die LuFV haben. Das müsste man dann berücksichtigen, während die Anreizregulierung von beidem davon relativ unberührt bliebe. Ich denke jetzt – wo wir diese Zwischensituation haben, eine LuFV die schon einmal vom Gedanken her das ist, was man haben möchte, die eigentlich gerade die Länderinfrastrukturen bedroht lässt – wird man sehen, dass ein faktisches Monitoring der LuFV, Sie hatten das angesprochen, jetzt ab 5. Januar losgehen muss und das Sie dies auch intensiv begleiten müssen. Da werden Sie sehr viele Informationen von den Ländern bekommen. Sehr viele Klagen natürlich auch, weil man jetzt im Moment die Länder faktisch übergeht. Durch das faktische Übergehen, wie gesagt, vermeidet man – um sie zu übergehen – auch eine gesetzliche Änderung. Das wird sich auch dauerhaft rächen bzw. sich negativ auswirken. Wenn man das bei der 2. LuFV nicht schafft geradezurichten, wird auch die 2. LuFV darunter leiden. Sie haben auch Bahnhöfe angesprochen. Es gibt in der LuFV praktisch keine Kriterien die die Substanz der Bahnhöfe versucht abzugreifen. Bei den Brücken und Tunneln gibt es wenigstens noch Zustandsnoten, nachrichtlich nicht sanktionsbewährt aber nachrichtlich. Denn in Bahnhofsgebäuden ist es nicht der Fall.

Stellv. Vorsitzender: Denken Sie bitte an die Zeit!

Prof. Dr. Kay Mitusch: Es soll dort ein servicebezogenes Qualitätskriterium geben. Da können wir sehr gespannt sein. Vielleicht ist das ja der Bringer dann. Da können Sie alle ordentlich noch mitarbeiten. Dann breche ich das hier ab, es wurde auch schon vieles insgesamt gesagt. Danke schön!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank Prof. Mitusch! Prof. Pörner!

Prof. Dr. Ronald Pörner: Vielen Dank! Da fällt mir wahrscheinlich so etwas wie das Schlusswort zu, an der Stelle. Bevor ich das aber formulieren möchte, sehen Sie es mir nach. Frau Blank, noch mal ganz kurz zu Ihnen. In der Tat, das Thema „Inhousegeschäfte“ ist ein ziemlich brisantes Thema. Uns betrifft das auch in einigen Bereichen, Stichwort „Fertigung von Weichen“. Es gibt dort einen Wettbewerber die DB Witten, die fertigen jedes Jahr etwa 1.100 Weichen die in den Markt gebracht werden. Die Gesamtkapazität oder der Gesamtbedarf liegt bei 1.700 bis 1.800 Weichen im Jahr. Es ist also der Marktführer, wenn man so will. Da sind wir schon daran interessiert, einen fairen und transparenten Wettbewerb sicherzustellen. Das nur mal noch

als ganz kurze Einlassung. Herr Schwager hat den Rest ja schon dazu mit ausgeführt. Nun ist Frau Menzner nicht mehr da, schade! Sie hat bei mir den Eindruck hinterlassen, ich hoffe das gilt nicht für alle, das Gefühl einer gewissen Ratlosigkeit. Was machen wir denn nun dort? Sie haben doch die Wahl. Man könnte sagen: Wir machen weiter wie bisher, ein Jahr, zwei Jahre oder man versucht es jetzt mit diesem Entwurf, der sicherlich nicht das absolut Gelbe vom Ei ist, aber eine wesentliche Verbesserung darstellt als der Zustand, den wir in der Vergangenheit hatten. Und Sie bekommen doch Informationen. Wir bekommen Informationen über den Zustand, über die Qualität des Netzes. Sicher nicht ausreichend, darüber haben wir den gesamten Vormittag diskutiert. Es wird sich auch, Herr Friedrich, eine Art natürliches Monitoring ergeben, über die verschiedenen Länder, über die Institutionen. Aber als Vorschlag könnte man doch sagen: Lass uns doch heute in einem Jahr in so einer ähnlich Runde wieder zusammen kommen, um über die ersten Erfahrungen beispielsweise mal miteinander zu diskutieren, wie die LuFV umgesetzt wurde. Ich würde sagen, Herr Hermann, noch mal zu Ihrer Einlassung. Die ist starr erst einmal angelegt, ja. Aber wir verstehen das so, dass wir die Erfahrungen noch zusammen sammeln wollen und fünf Jahre sind nicht lang. Und wenn wir anfangen wollen, vielleicht nächstes, spätestens übernächstes Jahr bereits an Verbesserungen zu arbeiten und diese dann noch rechtzeitig einbringen zu wollen, gemäß Vertragswerk, dann haben wir gar nicht viel Zeit, um da weiterzumachen. Ich würde sagen, am Ende des Tages würde ich Sie ermuntern wollen, aus Sicht der Bahnindustrie in Deutschland, diesem Vertragswerk zuzustimmen, auch wenn es da vielleicht die eine oder andere Kröte für den einen oder anderen zu schlucken gilt. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Prof. Pörner, für die Schlussworte! Das wird dann wohl vermutlich die 17. Wahlperiode sein, wo sich dann dieser Ausschuss treffen wird. Ich glaube nicht, dass wir in dieser Ausschussperiode noch einmal zur LuFV uns hier zusammenfinden. Zumindest nicht zu einer Anhörung. Aber ich denke mal, das wird dann spätestens in der nächsten Legislaturperiode der Fall sein. Ich denke, der Vorschlag nach einem Jahr ist sicher sinnvoll. Ich bedanke mich ganz herzlich bei Ihnen, meine Herren für die Stellungnahmen, für die ausführlichen Antworten auf die vielen Fragen. Ich bedanke mich bei den Kolleginnen und Kollegen des Ausschusses, die es noch bis zum Schluss durchgehalten haben. Danke schön auch an das Ministerium. Auch an die Gäste hier im Hause und wünsche Ihnen noch einen erfolgreichen Tag, oder ein gutes Nachhausekommen. Danke schön, auf Wiedersehen!

Schluss der Sitzung: 13:22 Uhr

Peter Hettlich, MdB
Stellv. Vorsitzender

**Öffentliche Anhörung
des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
am Mittwoch, dem 3. Dezember 2008 ab 9.00 Uhr**

**zur „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen
der Bundesrepublik Deutschland und der Deutsche Bahn AG“**

Stellungnahmen

Prof. Dr. Christian Böttger Fachhochschule für Technik und Wirtschaft Berlin	S. 53
Dirk Flege Geschäftsführer, Allianz Pro Schiene e. V.	S. 59
Dr. Martin Henke Geschäftsführer, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)	S. 64
Michael Holzhey KCW GmbH	S. 75
Michael Knipper Hauptgeschäftsführer, Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V.	S. 90
Prof. Dr. Kay Mitusch TU Berlin	S. 104
Prof. Dr. Ronald Pörner Hauptgeschäftsführer, Verband der Bahnindustrie in Deutschland e. V. (VDB)	S. 116

**Öffentliche Anhörung
des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
am Mittwoch, dem 3. Dezember 2008 ab 9.00 Uhr**

**zur „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen
der Bundesrepublik Deutschland und der Deutsche Bahn AG“**

Stellungnahmen

Prof. Dr. Christian Böttger Fachhochschule für Technik und Wirtschaft Berlin	S. 53
Dirk Flege Geschäftsführer, Allianz Pro Schiene e. V.	S. 59
Dr. Martin Henke Geschäftsführer, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)	S. 64
Michael Holzhey KCW GmbH	S. 75
Michael Knipper Hauptgeschäftsführer, Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V.	S. 90
Prof. Dr. Kay Mitusch TU Berlin	S. 104
Prof. Dr. Ronald Pörner Hauptgeschäftsführer, Verband der Bahnindustrie in Deutschland e. V. (VDB)	S. 116

FHTW · Fachbereich 4 · 10313 Berlin (Postanschrift)

An den
Deutschen Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung
Sekretariat
- Per e-mail -

28.11.2008

Fachbereich 4
Wirtschaftsingenieurwesen

Prof. Dr. Christian Böttger

Treskowallee 8
10318 Berlin
Raum VG 312

Telefon +49 30 5019-2444
Mobile + 49 171 2203043
Telefax +49 30 5019-2671

boettger@fhtw-berlin.de
www.fhtw-berlin.de

Privatisierung der Deutschen Bahn AG - Sicherheitsaspekte

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei übersende ich Ihnen die schriftliche Stellungnahme zur Anhörung am
3.12.2008

Mit freundlichen Grüßen

Gez. Prof. Dr. Christian Böttger

Anmerkungen zum Entwurf der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

Grundsätzlich ist der Abschluss einer Leistungs- und Finanzvereinbarung zu begrüßen. Es schafft eine verlässliche Finanzgrundlage für die DB AG und hoffentlich auch für die von ihr beauftragten Unternehmen. Allerdings ist die konkrete Ausgestaltung aus mehreren Gründen zu kritisieren:

Der Vertragsentwurf ist unvollständig

Einige Elemente (z.B. das eigentliche Infrastrukturkataster – Anlage 12.2) liegen in dem vorliegenden Entwurf noch nicht vor, andere Elemente sind noch nicht abgestimmt (z.B. die Details zur Messung der Gleisgeometrie und zum Zustand der Bahnhöfe).

Der Vertragsentwurf sichert keine ausreichende Finanzierung der Infrastruktur

Insgesamt sind die Mittel, die für den Erhalt des Netzes zur Verfügung stehen, nicht ausreichend. Die in der LuFV genannten Beiträge des Bundes (2,5 Mrd. € für Ersatzinvest) und die Mindestbeiträge der DB selbst (0,5 Mrd. € für Ersatzinvest und 1,25 Mrd. €- sinkend für Instandhaltung) reichen nicht aus, um den Netzzustand dauerhaft stabil zu halten – ein Verfall der Infrastruktur ist vorprogrammiert. Da neben den „Inputs“ (Geldmittel) auch der „Output“ Vertragsgegenstand ist (Qualitätskriterien), könnten die Output-Ziele zwar theoretisch weitere Mittelbereitstellung erzwingen, allerdings sind die Qualitätsziele nicht hinreichend scharf vereinbart.

Der Vertragsentwurf sieht keine hinreichenden Messkriterien für den Infrastrukturzustand vor

Einige Kriterien, die für eine sinnvolle Erfassung des Infrastrukturzustandes wichtig wären, sind in der LuFV nicht enthalten. Das ist insbesondere deshalb kritisch, weil die vertraglich festgelegten Inputgrößen keinen stabilen Zustand des Netzes sicherstellen. Als erforderliche Meßgrößen sind insbesondere das durchschnittliche Anlagenalter (das in den letzten Jahren ja gestiegen ist), die Störbestehenszeit und die Erfassung der Kapazität zu nennen. Der Bund erhält zwar gewisse Kontrollrechte, kann aber z.B. die Daten zum Normzug praktisch nicht überprüfen.

Der Vertragsentwurf beinhaltet keine hinreichende Sanktionierung bei Zielverfehlung

Eine Fülle von Regeln und Ausnahmetatbeständen verhindern eine ökonomisch wirksame Steuerung. Hierzu gehören z.B.

- Der in § 8.2 festgeschriebene Eigenbeitrag der DB AG für die Erhaltung des Bestandsnetzes ist nicht pönalisiert (fehlt in der Auflistung der Rückforderung nach § 17)
- Einige Vertragsdaten und Qualitätskennzahlen liegen noch nicht vor.
- Mängel, die bereits 2006 bestanden, werden jetzt als vertragskonform anerkannt
- Langsamfahrstellen in Bahnhöfen und bei Bestehenszeit von weniger als 180 Tagen werden bei der Ermittlung der Verspätungen nicht gewertet, Pauschalgutschrift für Langsamfahrstellen an Bahnübergängen, keine Berücksichtigung von Sperrungen bei Bauarbeiten und bei Strecken, für die ein Stilllegungsantrag gestellt wurde
- Eine Ersatzvornahme bei extremer Pflichtverletzung ist nicht vorgesehen
- Sehr lange Kündigungsfristen des Vertrages bei wiederholten Zielverfehlung
- Die zu erreichenden Verbesserungen bei den Qualitätszielwerten sind marginal

Der Vertragsentwurf wird zu weiteren Stilllegungen von Nebenstrecken führen

Die Möglichkeit, 2 % der Strecken stilllegen zu können, ohne dass die Bundesmittel entsprechend gekürzt werden, schafft einen Anreiz, dieses zu tun – die DB AG erhält die Chance, für das gleiche Geld 2 % weniger Leistung bringen zu müssen. Zudem gibt es eine Verwendungssperre von Bundesmitteln für schwach genutzte Nebenstrecken, auch dieses schafft einen ökonomischen Anreiz zur Stilllegung solcher Strecken

Weitere Anmerkungen

Die Transparenz des Infrastrukturzustands- und Entwicklungsberichtes ist nicht zufriedenstellend: Im Kern wäre zu fordern, dass die Daten nach Regionen verdichtet den Bundesländern zur Verfügung gestellt werden Weiterhin ist eine Vorlage des Berichtes im Verkehrsausschuss anzuregen.

Anhang: Anmerkungen sortiert nach den einzelnen Paragraphen/Anlagen

- § 2 Der Bund zahlt jährlich einen Betrag von 2,5 Mrd. € an die Infrastrukturgesellschaften der DB AG. Diese Regelung steht eigentlich im Widerspruch zu dem BSchwAG. Der Betrag reicht nach allgemeiner Einschätzung nicht aus. Grundsätzlich ist bei keinem der Beträge eine Inflationsanpassung vorgesehen
- § 4 Mindestinstandhaltungsbetrag der DB ist festgelegt auf 1 Mrd. € (anfangs 1,25 Mrd. €) Dieser Betrag liegt deutlich unter den aktuellen Instandhaltungsaufwendungen der DB AG. Diese betragen:

2005: 1,67 Mrd. €

2006: 1,72 Mrd. €

2007 1,65 Mrd. €¹

Dabei sind diese Aufwendungen vermutlich noch nicht hinreichend; Eine gemeinsame Arbeitsgruppe der DB AG, des BMVBS und des EBA hat 2001 den Instandhaltungsbedarf für die DB AG ermittelt. Bei Fortschreibung dieses Ansatzes ergibt sich 2005 für die DB Netz alleine ein jährlicher Instandhaltungsbedarf von 1,45 Mio. €². Zudem hatte die DB AG 2005 in der Infrastruktur einen Instandhaltungsrückstand von 1,5 Mrd. € aufgebaut (1. Version Instandhaltungsbericht 2005³). Es ist nicht erkennbar, dass dieser Rückstand in den letzten Jahren abgebaut worden wäre.

- § 5 Die DB AG kann 2 % der Strecken stilllegen, ohne dass sich der Zuschuss des Bundes ändert. Bei linearisierter Betrachtung bedeutet dies, dass die DB AG sofort 50 Mio. € p.a. spart, wenn sie Strecken stilllegt. Sollte die DB AG darüber hinaus Strecken stilllegen, sollen Verhandlungen über eine mögliche Anpassung der Infrastrukturförderung geführt werden. Festgelegt ist, dass der Zuschuss maximal linear gekürzt werden kann. Die Eigenbeteiligungen der DB AG werden in jedem Fall linear angepasst.
- § 8: Die DB AG verpflichtet sich, die Bundesmittel komplett für Ersatzinvestitionen zu verwenden und daneben weitere 500 Mio. € Eigenmittel einzusetzen. Die Eigenbeteiligung liegt unter den Ist-Werten der letzten Jahre. In den letzten Jahren wurden folgende Nettoinvestitionen in das Bestandsnetz getätigt:

¹ Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht der DB AG 2007, S. 27

² Jahresbericht Instandhaltung der DB Netz AG 2006, Seite 17

³ Diese Zahl wurde in der veröffentlichten Version entfernt. Ein Bezug findet sich in: Bundesrechnungshof: Bericht zur Instandhaltung der Bundesschienenwege nach § 88 BHO, Entwurf, Februar 2007 S. 14

2005: 0,59 Mrd. €

2006: 0,63 Mrd. €

2007 0,58 Mrd. €⁴.

Die im Entwurf der LuFV fixierten Beträge für die Bestandsnetzinvestition ($2,5 + 0,5 = 3$ Mrd. €) liegen deutlich unter den Ist-Werten der letzten Jahr (2005: 2,94 Mrd. € 2006: 3,39 Mrd. € 2007: 3,35 Mrd. €). Die Festlegung auf nur 500 Mio. € Eigenmittel legt nahe, dass die DB AG sich die Möglichkeit schaffen möchte, das Invest in die Eisenbahninfrastruktur weiter zu reduzieren. Dies wird ohne weiteres möglich sein, das keine Messkennzahl für das Anlagenalter vorgesehen ist.

- Der in § 8.2 festgeschriebene Eigenbeitrag der DB AG für die Erhaltung des Bestandsnetzes ist nicht pönalisiert (fehlt in der Auflistung der Rückforderung nach § 17)
- Anlage 8.7 regelt die Einbindung der Länder (Verpflichtung der DB zu Informationsgesprächen). Strecken mit schwacher Auslastung dürfen nicht aus den Bundesmitteln finanziert werden
- § 12 Das vorzulegende Infrastrukturkataster berücksichtigt nicht zentrale Merkmale wie Streckenkapazität oder Überhol- und Kreuzungsgleise
- Anlage 12 – die Kernanlage, die Kapazität und Zustand der Infrastruktur beschreibt, liegt noch nicht vor
- § 13 Die Messung der Qualität erfolgt über eine Reihe von Kennzahlen. Ein Teil der Kennzahlen wird erst 2010 in Kraft treten. Die Kennzahlen für Station & Service müssen noch entwickelt werden. Bis zur Einigung kann Station & Service also auch keine Qualitätsziele verfehlen. Insgesamt sind die Kennzahlen nicht zureichend und stellen nicht sicher, dass die Infrastruktur nicht verfällt (insbesondere fehlt eine Kennzahl „Anlagenalter“, eine zur Streckenkapazität sowie eine Kennzahl zur Entstördauer). Eine Auswertung der Daten nach Streckenklassen oder Ländern ist nicht vorgesehen
- Anlage 13.1 und 13.2 regeln sehr umfangreich die Meßmethoden. Für die Kennzahl „Theoretischer Fahrzeitverlust“ dienen Ist-Daten von 2006 als Basis, alle damals bestehenden Mängel werden zukünftig als ordnungsgemäß anerkannt. Geschwindigkeitsreduzierungen zwischen 2006 und 2008 werden zwischen DB AG und Bund verhandelt.

⁴ Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht der DB AG 2007, S. 27

- Bei der Ermittlung des theoretischen Fahrzeitverlustes erhält die DB AG etliche Konzessionen
 - es werden nur Las von mehr als 180 Tagen Dauer berücksichtigt
 - Pauschalreduktion von Fahrzeitverlusten für Las an BÜs
 - LAs in Bahnhöfen werden nicht berücksichtigt
 - keine Berücksichtigung von Sperrungen bei Bauarbeiten
 - keine Berücksichtigung von Sperrungen von Strecken, für die ein Stilllegungsantrag gestellt wurde
- Anlage 13.6 legt die Zielwerte der Qualitätskennzahlen vor. Einige Kennzahlen liegen noch nicht vor. Die in § 13 erwähnten vereinbarten Verbesserungen der Qualitätskennzahlen sind sehr gering (z.B. Fahrzeitverlust 0,05 % p.a.). Der in § 8.2 genannte Eigenbeitrag der DB AG ist in der Anlage 13.6 nicht enthalten
- § 14 Der Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht wird dem Bund vorgelegt – nicht dem Parlament und auch nicht veröffentlicht
- § 15 – 16 Im Prinzip nimmt die DB AG alle Messungen selber vor. Der Bund kann selbst Messungen durchführen, ob und welchem Umfang der Bund diese Kontrollrechte wahrnimmt, bleibt ihm überlassen. Faktisch wird sich der Bund weitestgehend auf die DB Daten verlassen, für verspätete oder falsche Datenmeldung durch die DB AG sind keine ernsthaften Strafen vorgesehen
- § 17 Die Rückforderungen bei Zielverfehlung sind begrenzt, zahlreiche Ausnahmeregeln
- § 18 Rückforderung im Abhilfeverfahren begrenzt auf 2 % der Gesamtsumme
- § 19 Kündigung der Vereinbarung möglich bei wiederholter Zielverfehlung, keine Schadensersatzansprüche des Bundes festgelegt



Öffentliche Anhörung im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 3. Dezember 2008 zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutsche Bahn AG

Vorbemerkung

Der Bund beabsichtigt mit der DB AG und ihren Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) über die Erhaltung der Schienenwege abzuschließen. Grundlage für diese Vereinbarung ist der grundgesetzliche Gewährleistungsauftrag für die Eisenbahninfrastruktur (vgl. Art. 87e GG).

Im Status quo kommt der Bund diesem Gewährleistungsauftrag nach, indem er Bundesmittel für Neubau-, Ausbau- und Ersatzinvestitionen in die Eisenbahninfrastruktur des Bundes gewährt. Die Bereitstellung der Mittel erfolgt in der Praxis als nicht rückzahlbarer Baukostenzuschuss.

Dabei erfolgt auch für Ersatzinvestitionen die Bereitstellung von Bundesmitteln nach dem Prinzip der inputorientierten Prüfung des Mitteleinsatzes. Die Bereitstellung erfolgt im Rahmen eines formalisierten und bürokratieintensiven Antrags- und Prüfverfahrens (Zuwendungsfähigkeits- und Verwendungsprüfungen).

Dieses Procedere hat sich als nicht zielführend erwiesen. Trotz des sehr hohen bürokratischen Aufwandes sieht dieses Verfahren seitens des Bundes keine qualitativen Vorgaben für den Netzzustand vor. Darüber hinaus erschwert das heutige, maßnahmenbezogene Verfahren eine effiziente, an unternehmerischen Kriterien orientierte Mittelverwendung seitens der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die jetzt mit der LuFV vorgeschlagene Reform der Bundesfinanzierung von Maßnahmen, die der Erhaltung der Schienenwege dienen, ist daher überfällig.

I. Grundsätzliche Bewertung aus Sicht der Allianz pro Schiene

Die Allianz pro Schiene begrüßt, dass mit der LuFV ab dem 01.01.2009 eine verbindliche vertragliche Regelung zwischen dem Bund sowie der DB AG und ihren Eisenbahninfrastrukturunternehmen geschaffen wird, die die Finanzierung und Qualitätssicherung der bestehenden Schieneninfrastruktur auf eine neue Grundlage stellt. Die gegenseitigen Rechte und Pflichten für den Erhalt der Schienenwege werden festgeschrieben. Der Bund verpflichtet sich, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG für die Vertragslaufzeit jährlich zweckgebunden 2,5 Mrd. € als nicht rückzahlbaren Baukostenzuschuss zur Durchführung von Ersatzinvestitionen zur Verfügung zu stellen. Im Gegenzug müssen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen garantieren, die Schienenwege in einer definierten Qualität bereitzustellen und in definierten Mindestumfängen Investitionen zu tätigen und Instandhaltungsmaßnahmen durchzuführen. Wie die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die vorgegebenen Ziele erreichen, bleibt ihrer unternehmerischen Entscheidung überlassen. Zielverfehlungen werden sanktioniert.

Die Allianz pro Schiene begrüßt ausdrücklich, dass durch die LuFV bei der Erhaltung der Schienenwege des Bundes ein Systemwechsel vollzogen wird: An die Stelle der einzelmaßnahmenbezogenen Inputkontrolle tritt eine leistungsbezogene Outputkontrolle auf Basis von Qualitätskennziffern und Nachweisindikatoren. Ziel der LuFV ist der Erhalt der Schienenwege in einem uneingeschränkt nutzbaren Zustand.



Die Allianz pro Schiene ist der Ansicht, dass das neue Steuerungsinstrument LuFV geeignet ist, die Infrastrukturmittel des Bundes deutlich effizienter einzusetzen, eine verlässliche und stetige Finanzierung von Ersatzinvestitionen dauerhaft zu sichern und die Qualität und Leistungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur zu verbessern. Damit liegt eine LuFV grundsätzlich im Interesse sowohl der Steuerzahler, als auch der Unternehmen des Eisenbahnsektors und der Kunden des Eisenbahnverkehrs.

Trotz der grundsätzlich positiven Bewertung gibt es aus Sicht der Allianz pro Schiene bei einzelnen Regelungen des vorliegenden LuFV-Entwurfs noch Verbesserungsbedarf. Die Bewertung der Einzelregelungen der LuFV durch die Allianz pro Schiene erfolgt dabei aus verkehrspolitischer Sicht. Inwieweit die LuFV verkehrspolitischen Anforderungen gerecht werden kann, hängt allerdings wesentlich auch davon ab, zu welchem Finanzierungsbeitrag der Bund bereit ist. Dieser Aspekt wird daher bei der verkehrspolitischen Bewertung mit berücksichtigt.

II. Allianz pro Schiene-Bewertung im Einzelnen

- Höhe des Infrastrukturbeitrages des Bundes

Die vorgesehenen 2,5 Mrd. € pro Jahr als Bundesbeitrag (vgl. LuFV § 2) sind aus drei Gründen nicht ausreichend:

1. Durch die Veranschlagung des Jahres 2001 als Preisbasis ist bereits ein deutlicher Wertverlust eingetreten. Ein weiterer Wertverlust durch Inflation ist absehbar.
2. Bei Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Gewährleistung einer definierten Infrastrukturqualität, die nach Netzteilen differenziert ist (stärkerer Teilnetz- oder sogar Streckenbezug der LuFV; siehe dazu in dieser Stellungnahme unten „Teilnetzbezug der Qualitätskennzahlen“), sind deutlich höhere Zuschüsse als 2,5 Mrd. Euro pro Jahr erforderlich.
3. Im vorliegenden LuFV-Entwurf ist in nennenswertem Umfang auch die Finanzierung „LuFV-fremder“ Neu- und Ausbau-Maßnahmen aus dem Infrastrukturbeitrag des Bundes vorgesehen. Zu nennen sind hier vor allem Neu- und Ausbaumaßnahmen für den SPNV entsprechend LuFV-Anlage 8.7 im Umfang von 973 Mio. € (also rd. 200 Mio. € pro Jahr).

Die Allianz pro Schiene schlägt daher vor, den Infrastrukturbeitrag des Bundes auf 3,0 Mrd. € pro Jahr aufzustocken.

Mindestens aber sollten die in Anlage 8.7 genannten Neu- und Ausbau-Maßnahmen aus der LuFV herausgenommen und stattdessen durch zusätzliche Bundesmittel in entsprechender Höhe gesondert finanziert werden (z.B. durch entsprechende Aufstockung des Bedarfsplans Schiene).

- Kapazitätsbezug der Qualitätskennzahlen

Die vorgesehenen sanktionsbewehrten Qualitätskennzahlen wie Theoretischer Fahrzeitverlust und Gesamtsignal Standardabweichung zur Messung der Netzqualität (vgl. LuFV § 13) sind sinnvoll. Der Aspekt Entwicklung der Kapazität des Netzes wird durch die vorgesehenen Qualitätskennzahlen allerdings nicht hinreichend abgebildet. Die Kapazität ist ein wesentlicher Aspekt der Infrastrukturqualität und muss daher über eine Qualitätskennzahl in der LuFV abgebildet sein. Die Allianz pro Schiene erkennt jedoch an, dass die Entwicklung einer tragfähigen Kapazitätskennzahl noch aussteht.

Die Allianz pro Schiene fordert daher, dass die Entwicklung einer Kapazitätskennzahl unverzüglich beginnt (vgl. Ankündigung in LuFV § 13.7). Perspektivisch muss eine Folge-LuFV Qualitätskennzahlen zur Kapazität des Gesamtnetzes und von Teilnetzen enthalten.

Um kurzfristig zu einer besseren Berücksichtigung des Kapazitätsaspekts zu kommen, sollte die LuFV als Hilfsgröße auch Vorgaben zum Netzzumfang (Bezug: Gleislänge) im Status Quo



enthalten, und zwar mit möglichst geringen Spielräumen für Kürzungen. Der LuFV-Entwurf sieht bislang einen 2 %-Spielraum für Netzreduzierungen vor, bei einem Bezug auf die Streckenlänge (vgl. LuFV § 5), was beides hinter der Allianz pro Schiene-Forderung zurückbleibt.

- **Teilnetzbezug der Qualitätskennzahlen**

Qualitätskennzahlen und damit verbundene Sanktionen müssen mindestens auf Teilnetze bezogen sein, um die verkehrspolitisch erwünschte hohe Infrastrukturqualität für alle Teile des Schienennetzes zu gewährleisten. Ein Bezug der Kennzahlen nur auf das Gesamtnetz reicht nicht aus. Im LuFV-Entwurf ist bislang nur die Qualitätskennzahl „Theoretischer Fahrzeitverlust“ nach Teilnetzen differenziert (Differenzierung nach Fern- und Ballungsnetz, Regionalnetze sowie für diese beiden Teilnetze zusammen [Gesamtnetz], vgl. LuFV § 13).

Die Allianz pro Schiene fordert daher, spätestens in der Folge-LuFV den Teilnetzbezug auszuweiten und entsprechende Differenzierungen vorzunehmen. Der Zuschnitt der Teilnetze soll es ermöglichen, dass Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsmaßnahmen in wirtschaftlich sinnvollen Einheiten durchgeführt werden können. Die Allianz pro Schiene weist darauf hin, dass stärkerer Teilnetzbezug der LuFV einen höheren Infrastrukturbeitrag des Bundes voraussetzt (siehe dazu in dieser Stellungnahme oben „Höhe des Infrastrukturbeitrages des Bundes“).

- **Qualitätskennzahlen Stationen**

Qualitätskennzahlen für die Messung der Qualität der Stationen werden von der Allianz pro Schiene grundsätzlich begrüßt. Allerdings ist die endgültige Konkretisierung der Qualitätskennzahlen für die Bewertung der Anlagenqualität noch nicht erfolgt (vgl. LuFV § 13).

Die Allianz pro Schiene fordert daher, rasch eine kundenorientierte Konkretisierung der Qualitätskennzahlen für die Bewertung der Anlagenqualität sicherzustellen. Ähnlich wie bei den streckennetzbezogenen Qualitätskennzahlen sollten auch die stationsbezogenen Qualitätskennzahlen differenziert werden, z.B. nach Reisendenzahlengruppe. Auch hier vertritt die Allianz pro Schiene die Auffassung, dass eine stärkere Differenzierung einen höheren Infrastrukturbeitrag des Bundes voraussetzt (siehe dazu in dieser Stellungnahme oben „Höhe des Infrastrukturbeitrages des Bundes“).

- **Transparenz des Netzzustandes und seiner Entwicklung**

Durch die LuFV werden den Eisenbahninfrastrukturunternehmen umfassende Berichtspflichten auferlegt. Kernelement ist der jährlich dem Bund vorzulegende Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (vgl. LuFV § 14). Dieser Bericht beinhaltet u.a. die Feststellung, ob die vorgegebenen Qualitätskennzahlen im Berichtsjahr erreicht wurden und dokumentiert die Erfüllung der Mindestvorgaben zu Investitions- und Instandhaltungsvolumen. Die Allianz pro Schiene begrüßt den Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht als geeignetes Mittel, um die Transparenz in Bezug auf den Netzzustand erheblich zu verbessern. Es ist nun Sache des Bundes, dafür zu sorgen, dass die wesentlichen Inhalte des Berichts dem Parlament und der Fachöffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Die Allianz pro Schiene fordert daher, die Textfassung des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts samt aussagekräftigen Karten Parlament und Fachöffentlichkeit zugänglich zu machen.



- **Sanktionen**

Ziel der LuFV ist der Erhalt eines uneingeschränkt nutzbaren Zustandes der Schienenwege. Damit dieses Ziel nicht durch von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu vertretende Pflichtverletzungen gefährdet wird, muss der Bund etwaigen Pflichtverletzungen mit wirksamen Sanktionen begegnen können. Im LuFV-Entwurf ist vorgesehen, dass von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu vertretende Pflichtverletzungen den Bund zur Rückforderung geleisteter Zahlungen berechtigen (vgl. LuFV § 17). Wenn derartige Rückforderungen aber im Ergebnis dazu führen sollten, dass der Schieneninfrastruktur zum Erhalt erforderliche Mittel entzogen werden, wäre die Wirkung kontraproduktiv.

Die Allianz pro Schiene plädiert daher dafür, rückgeforderte Infrastrukturbeiträge der Infrastruktur nicht dauerhaft zu entziehen, sondern zweckgebunden für die Beseitigung der sanktionsauslösenden Mängel einzusetzen. Darüber hinaus könnten ggf. weitere Sanktionsformen (z.B. personelle Konsequenzen) geprüft werden.

- **Umfang des Schienennetzes**

Der LuFV-Entwurf schreibt den Umfang des Schienennetzes nicht auf dem aktuellen Niveau fest, sondern sieht einen Korridor von 2 % vor, innerhalb dessen sich die Streckenlänge verändern kann, ohne dass eine Anpassung der in der LuFV vereinbarten Finanzierungsbeträge eintritt (vgl. LuFV § 5). Diese Regelung kann als Fehlanreiz wirken, da (unter Einhaltung der gesetzlichen Regeln des AEG) eine nicht unerhebliche Reduzierung der zu unterhaltenden Infrastruktur möglich ist, ohne dass der Infrastrukturbeitrag des Bundes gemindert wird.

Die Allianz pro Schiene erkennt an, dass ein gewisser Spielraum bei der Streckenlänge sinnvoll ist, um nicht schon bei minimalen Änderungen eine Anpassung der vereinbarten Finanzierungsbeträge vornehmen zu müssen. Aus Sicht der Allianz pro Schiene ist sinnvoll, dass der LuFV-Entwurf ausdrücklich auch die Möglichkeit einer Netzerweiterung berücksichtigt. Der im LuFV-Entwurf vorgesehene 2 %-Korridor erscheint jedoch zu weit gefasst und sollte auf maximal 1 % reduziert werden.

- **Weiterentwicklung der LuFV**

Die LuFV sieht den Abschluss einer Folgevereinbarung vor (vgl. LuFV § 24). Die Allianz pro Schiene begrüßt diese Bereitschaft zur Verstetigung und Weiterentwicklung der LuFV. Für die Folge-LuFV müssen die Erfahrungen aus der ersten Laufzeit genutzt werden.

Die Allianz pro Schiene schlägt daher vor, die Erfahrungen mit der LuFV und die Entwicklung des Netzzustandes während der Vertragslaufzeit unter enger Einbeziehung von Politik und den Verbänden des Bahnsektors zu begleiten, um das Instrumentarium für eine Folge-LuFV weiterzuentwickeln. Dabei sind den Beteiligten die zur Beurteilung der nachhaltigen Bewirtschaftung des Netzes maßgeblichen Daten bereitzustellen. Dies kann beispielsweise im Rahmen eines verfügbaren oder eigens zu entwickelnden Infrastruktur-Monitoring-Tools erfolgen. Ziel der LuFV-Begleitung ist die Erarbeitung von Empfehlungen für die Ausgestaltung der Folge-LuFV. Dabei sollten insbesondere die in der vorliegenden Allianz pro Schiene-Stellungnahme aufgezeigten Verbesserungspotenziale berücksichtigt werden (Anpassung des Infrastrukturbeitrages des Bundes, Ergänzung und Weiterentwicklung der Qualitätskriterien [u.a. Kapazität], transparente Darstellung der Infrastrukturqualität, Überprüfung der Sanktionsmechanismen).



III. Fazit

Mit der LuFV betreten die Beteiligten Neuland bei der Finanzierung und Qualitätssicherung der Schienenwege. Aus Sicht der Allianz pro Schiene bietet der vorliegende LuFV-Entwurf mit seiner überschaubaren Laufzeit von fünf Jahren eine gute Grundlage, um den grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrag des Bundes für die Erhaltung der Eisenbahninfrastruktur deutlich effizienter und zielgenauer umzusetzen. Als deutlicher Fortschritt gegenüber dem Status quo ist insbesondere hervorzuheben:

- Verbindliche Festlegung von Infrastruktur-Qualitätszielen,
- Verstetigung des Infrastrukturbeitrages des Bundes über die Vertragslaufzeit,
- Entbürokratisierung und effizienterer Einsatz der Bundesmittel,
- Etablierung eines „Frühwarnsystems“ vor Eintritt von Infrastrukturmängeln und Langsamfahrstellen in Gestalt der Qualitätskennziffer Gesamtsignal Standardabweichung mit einer Erfassungsgenauigkeit von 250 m.

Die Allianz pro Schiene spricht sich daher für das Inkrafttreten des vorliegenden LuFV-Entwurfs zum 01.01.2009 aus. Sofern in der vorliegenden Allianz pro Schiene-Stellungnahme genannte Verbesserungsvorschläge für die erste Laufzeit der LuFV nicht mehr berücksichtigt werden können, sollte ihre Einbeziehung in eine Folge-LuFV sichergestellt werden.

Berlin, den 28. November 2008

Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 18
10117 Berlin

E-Mail: info@allianz-pro-schiene.de

www.allianz-pro-schiene.de



Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) · Kamekestraße 37 – 39 · D-50672 Köln

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Ihr Zeichen:

Ihre Nachricht vom:

Unser Zeichen:

Unsere Nachricht vom:

Ihr Ansprechpartner:

Telefon-Durchwahl:

Fax:

E-Mail-Adresse:

Datum:

Dr. He/me

Dr. Martin Henke

0221 57979 148

0221 57979 8148

henke@vdv.de

27. November 2008

Öffentliche Anhörung am 3. Dezember 2008

Sehr geehrte Damen und Herren,

gerne senden wir Ihnen vorab unsere Stellungnahme zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Bahn AG.

Das Präsidium des VDV, in dem u. a. Repräsentanten der Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Aufgabenträger im SPNV vertreten sind, hat sich am 9. September dieses Jahres intensiv mit dem Instrumentarium der LuFV befasst und eine Reihe von Anforderungen an solche Vereinbarungen formuliert, die wir diesem Schreiben als Anlage beigefügt haben.

Anlass für die Aktivitäten des VDV-Präsidiums waren die Verhandlungen zwischen dem Bund und der DB AG über den Abschluss einer LuFV für die bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Darüber hinaus hat das VDV-Präsidium deutlich hervorgehoben, dass seine Anforderungen auch die Anwendung des LuFV-Instrumentariums auf die nicht-bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen beinhalten.

Das VDV-Präsidium hat den Abschluss von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen zur Erhaltung und Qualitätssicherung des Infrastrukturbestandes der Eisenbahnen begrüßt und betont, dass das Instrumentarium der LuFV bei entsprechender Ausgestaltung besonders geeignet ist, die vitalen Interessen der Unternehmen des Eisenbahnsektors, ihrer Endkunden und nicht zuletzt auch der Aufgabenträger an Qualität und Leistungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur sowie an deren verlässlicher Finanzierung dauerhaft zu sichern.

Vor diesem Hintergrund sehen wir in der vorliegenden Fassung der LuFV zwischen dem Bund und der DB AG einen positiven ersten Schritt, der aber im Hinblick auf eine Folgevereinbarung ab 2014 und unter Berücksichtigung der bis dahin erworbenen Praxiserfahrungen in einigen wichtigen Punkten nachgebessert und ergänzt werden muss. Aus Sicht

des VDV würde die vorliegende Fassung der LuFV in jedem Fall zu einer deutlichen Verbesserung der Finanzierungsstrukturen für den Infrastrukturbestand führen.

Nachbesserungs- und Ergänzungsbedarf für eine Folgevereinbarung sehen wir insbesondere in folgenden zentralen Punkten:

1. Mit 2,5 Mrd. Euro ist das Bestandsnetz nach unserer Überzeugung nicht hinreichend finanziert. Der Finanzbedarf zur Sicherung und Erhaltung des Bestandsnetzes wurde im Zuge der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2003 ermittelt und basiert auf dem Preisstand 2001. Die tatsächlichen Preise in der LuFV-Periode von 2009 bis 2013 werden inflationsbedingt deutlich höher liegen. Darüber hinaus liegt der Kostenkalkulation des maßgeblichen Infrastrukturunternehmens ein auf das gesamte Netz gerichtetes Optimum zu Grunde. Dieser Betrag reicht jedoch nicht aus, die gewünschte Infrastrukturqualität flächendeckend in allen Bestandteilen des Netzes zu gewährleisten. Beide Aspekte legen nahe, dass zumindest in der Perspektive allein zur Bestandssicherung zusätzliche Mittel zwingend erforderlich sind.
2. Aus unserer Sicht setzt die mit der LuFV umzusetzende leistungsorientierte Outputkontrolle voraus, dass Geschwindigkeit, Kapazität und Umfang des Netzes zumindest teilnetzbezogen definiert und fortlaufend kontrolliert werden. Für alle Bahnhöfe und Haltepunkte sind die wesentlichen Ausstattungsmerkmale festzulegen. Diese Anforderung wird von der vorliegenden LuFV nicht zufriedenstellend erfüllt. Eine kapazitätsbezogene Qualitätskennzahl ist derzeit nicht vorgesehen. Zwar wird die Einbeziehung der Kapazität als Qualitätsparameter nach 2013 in Aussicht gestellt. Die vom VDV zur Überbrückung dieses Zeitraums vorgeschlagene Hilfsgröße „Netzumfang in Gleislänge“ hat aber für die erste LuFV-Periode keinen Niederschlag gefunden. Die Differenzierung der Qualitätskennziffern nach Teilnetzen ist zudem in der vorliegenden LuFV-Fassung nur unzureichend berücksichtigt. Die Leistungsqualität des zuständigen Infrastrukturunternehmens wird ausschließlich mit der Kennziffer „theoretischer Fahrzeitverlust“ regionalisiert erfasst, wobei die Regionalisierung mit der Differenzierung nach Fern- und Ballungsnetz einerseits und der Gesamtheit der Regionalnetze andererseits unzureichend ist. Hinzu kommt, dass die Kennziffern zur Bewertung der Anlagenqualität der für die Bahnhöfe zuständigen Infrastrukturunternehmen noch nicht konkretisiert sind und voraussichtlich nicht anlagenscharf differenziert werden.

Trotz der genannten Einschränkungen erwarten wir bei einer Umsetzung der vorliegenden LuFV-Fassung eine deutliche Effizienzsteigerung für die Finanzierungsstruktur zur Erhaltung der Bundesschienenwege. Wir empfehlen deshalb dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestags, dem vorliegenden Entwurf der LuFV zuzustimmen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Martin Henke
Geschäftsführer Eisenbahnverkehr



Position

Verkehrspolitik

Anforderungen des VDV an Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen für die Eisenbahninfrastruktur

Beschluss des VDV-Präsidiums vom 09.09.2008

(September 2008)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Anforderungen des VDV an Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen für die Eisenbahninfrastruktur

- Beschluss des VDV-Präsidiums vom 09.09.2008 -

Der VDV begrüßt ausdrücklich, dass der Bund und die DB AG mit ihren Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) den Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) über die gegenseitigen Rechte und Pflichten zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes beabsichtigen. Der Abschluss einer LuFV ist ein unverzichtbarer Beitrag zur **Erfüllung des grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrags für die Eisenbahninfrastruktur**. Um diesen Gewährleistungsauftrag umfassend zu erfüllen, ist der Einsatz weiterer Regulierungsinstrumente erforderlich.

Das Instrumentarium der LuFV ist bei entsprechender Ausgestaltung besonders geeignet, die vitalen Interessen der Unternehmen des Eisenbahnsektors, ihrer Endkunden und nicht zuletzt auch der Aufgabenträger an Qualität und Leistungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur sowie an deren verlässlicher Finanzierung dauerhaft zu sichern. Dies gilt nicht nur für die Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes, sondern uneingeschränkt auch für die Schienenwege und Anlagen aller anderen EIU. Hierzu müssen die im Folgenden dargestellten Anforderungen an eine LuFV erfüllt sein.

Leistungsorientierte Outputkontrolle statt investitionsbezogener Inputkontrolle

Öffentliche Mittel werden derzeit ausschließlich für Bau-, Ausbau- und Ersatzinvestitionen in die Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes gewährt. Laufende Instandhaltung und Betrieb des Fahrweges liegen in der alleinigen wirtschaftlichen Verantwortung der Infrastrukturunternehmen der Eisenbahnen des Bundes. Der Einsatz öffentlicher Mittel im Bereich der Eisenbahninfrastruktur erfolgt ganz überwiegend im Zuge nicht rückzahlbarer Baukostenzuschüsse projektorientiert (Finanzierungsvereinbarungen) und ist mit formalisierten und bürokratieintensiven Antrags- und Prüfverfahren (insbesondere Zuwendungsfähigkeits- und Verwendungsprüfungen)

verbunden. Diese rein investitionsbezogene Inputkontrolle setzt falsche wirtschaftliche Anreize, indem sie die aufwändige investive Grunderneuerung gegenüber der potenziell nachhaltigeren, aber nicht förderfähigen laufenden Instandhaltung bevorzugt.

Ziel einer LuFV muss die Erhaltung der Eisenbahninfrastruktur im Sinne der Bestands- und Qualitätssicherung auf einem definierten Niveau sein. Mit welchen Maßnahmen diese Erhaltung möglichst effizient erreicht wird, ist aus Sicht des VDV ausschließlich unternehmerisch zu entscheiden. Wirtschaftliche Anreize müssen auf die Bestands- und Qualitätssicherung der Infrastruktur insgesamt, nicht aber auf einzelne unternehmerische Instrumente hierzu ausgerichtet sein.

Der VDV fordert deshalb, in der LuFV die bürokratieintensive investitionsbezogene Inputkontrolle durch eine **effiziente leistungsorientierte Outputkontrolle** zu ersetzen. In dieser Perspektive vereinbaren öffentliche Hand und EIU für einen bestimmten Zeitraum messbare Leistungsziele für die Erhaltung der Eisenbahninfrastruktur durch die EIU einerseits sowie die Höhe öffentlicher Finanzierungsbeiträge andererseits. Die Erfüllung der Leistungsziele ist einer jährlichen Prüfung zu unterziehen und für den Fall der Nichterfüllung sind steuerungswirksame finanzielle Sanktionen vorzusehen.

Pflichten des Bundes

Der Bund ist gemäß Art. 87e Abs. 4 Grundgesetz verpflichtet, dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes seiner Eisenbahnen Rechnung zu tragen. Hierzu ist unabdingbar erforderlich, dass der Bund seinen finanziellen Beitrag längerfristig auf einem ausreichenden Niveau stabilisiert. In der Vergangenheit wurde der Beitrag des Bundes vielfach nicht an Kriterien der Netzqualität oder Erfüllung von Verkehrsbedürfnissen orientiert, sondern an kurzfristigen haushaltspolitischen Erwägungen. Die zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes erforderliche Haushaltlinie wurde deshalb in der Vergangenheit häufig unterschritten. Starke Schwankungen bei den Mittelzuweisungen haben zudem eine belastbare Planung unnötig erschwert sowie Mehrkosten durch Umplanungen und Verzögerungen verursacht.

Mit dem Abschluss einer LuFV muss sich der Bund daher zur **Bereitstellung einer ausreichenden finanziellen Mindestausstattung** verpflichten, die es ermöglicht, bestehende Defizite in der Eisenbahninfrastruktur zu beseitigen und die Qualität des Bestandsnetzes dauerhaft zu erhalten. Hierzu sind bei durchgängiger Gewährleistung der definierten Infrastrukturqualität im allen Netzbestandteilen **deutlich höhere öffentliche Zuschüsse als 2,5 Mrd. Euro jährlich** erforderlich.

Sie sind der auf Grundlage einer verbindlichen Haushaltslinie des Bundes ohne Haushaltsvorbehalt als **nicht rückzahlbare Erhaltungszuschüsse** auszusahlen. Dabei muss die Preis- und Produktivitätsentwicklung angemessen berücksichtigt werden. Aus Sicht des VDV ist hervorzuheben, dass auch eine partielle Auszahlung der Erhaltungszuschüsse als zinslose Darlehen sachlich nicht zu rechtfertigen und deshalb auszuschließen ist.

Die Bereitstellung öffentlicher Mittel im Rahmen der LuFV dient ausschließlich der **Erhaltung und Qualitätssicherung des Infrastrukturbestandes**. Bau- und Ausbauprojekte bedürfen unabhängig davon, ob sie im Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesschienenwege enthalten sind, gesonderter Finanzierungsvereinbarungen und Finanzierungsgrundlagen. Dies gilt auch für die Ausstattung des Streckenbestandes mit interoperabler Leit- und Sicherungstechnik.

Bei der Zuordnung des gesamten Zuschussbetrags auf die unterschiedlichen Infrastrukturunternehmen und -sektoren (einschließlich Personenbahnhöfe und Energieversorgungsanlagen) ist den jeweiligen Bedürfnissen gemäß Zustand und gefordertem Standard angemessen Rechnung zu tragen.

Nur unter diesen Voraussetzungen können stabile finanzielle Rahmenbedingungen für die Bewirtschaftung der Eisenbahninfrastrukturen gewährleistet werden.

Leistungs- und Qualitätsparameter

Eine leistungsorientierte Outputkontrolle setzt voraus, dass Zustand und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur – im Sinne einer uneingeschränkten Nutzbarkeit – durch aussagekräftige Kennziffern gemessen werden. Diese Kennziffern sind sowohl der

Festlegung von Zielgrößen für die Bestands- und Qualitätssicherung als auch der Feststellung der durch die EIU erbrachten Leistung zu Grunde zu legen.

Ein wichtiges Kriterium zur Beurteilung der Infrastrukturqualität ist die **Geschwindigkeit**, mit der das Netz befahren werden kann. Rückläufige Geschwindigkeitskennziffern signalisieren mangelnde Instandhaltung und reduzierte Infrastrukturqualität. Der **zulässige theoretische Fahrzeitverlust** ist aus Sicht des VDV ein geeigneter Indikator zur Messung des Geschwindigkeitskriteriums.

Unabdingbar ist darüber hinaus der Bezug auf die **Kapazität von Teilnetzen und Anlagen**. Die Kapazität limitiert die Anzahl der möglichen Trassen und determiniert die Qualität der Betriebsabwicklung. Dies gilt um so mehr, als sowohl im Schienengüter- als auch im Schienenpersonenverkehr weitere Steigerungen der Verkehrsleistung und Betriebsleistung erwartet werden. Sofern der Kapazitätsaspekt in der LuFV vernachlässigt würde, wäre zu befürchten, dass den Infrastrukturunternehmen ein Fehlanreiz (hier: Reduzierung der Kapazität) gegeben würde.

Die Ermittlung der Kapazität ist wesentlich schwieriger als der Soll-Ist-Vergleich bei der Geschwindigkeit. Zwar haben Wissenschaft und Verwaltungspraxis in Deutschland und im Ausland vielfältige Methoden zur Erfüllung dieser Aufgabe entwickelt. Diese werden jedoch den inhaltlichen Anforderungen an ein Kapazitätskriterium im Rahmen der LuFV noch nicht gerecht. Für die bevorstehende LuFV-Periode ist daher eine vorläufige Lösung durch Bezugnahme auf den Netzzumfang (bezogen auf die Gleislänge) sowie technische Hilfskriterien, die als Indikatoren für die Kapazität tauglich sind, sinnvoll. Der Bund ist mit Blick auf die anschließende LuFV-Periode in der Pflicht, sofort die Entwicklung eines tragfähigen Kapazitätskriteriums durch die Eisenbahnbetriebswissenschaft zu veranlassen und in der nächsten Vertragsperiode zur Leistungsprüfung zugrunde zu legen.

Ein weiteres unverzichtbares Kriterium zur Bemessung von Zustand und Leistungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur ist deren **Umfang**. Die Berücksichtigung dieses Kriterium ist zwingend erforderlich, um Anreize zur Netzreduzierung zu vermeiden. Der Umfang gibt Aufschluss über die Erschließung der Fläche und die Anbindung von Standorten unterschiedlichster Natur. Der Umfang einer Infrastruktur steht darüber hinaus in einem unmittelbaren Zusammenhang zum langjährigen Erhaltungs-

aufwand. Als Indikator zur Messung des Infrastruktumfangs ist insbesondere die **Gleislänge** geeignet. Sie bildet sowohl das Streckennetz mit dessen unterschiedlichen Streckentypen als auch die Vielzahl der Anlagen in geeigneter Art und Weise ab.

Bahnhöfe und Haltepunkte sind als notwendige Schnittstelle zum Fahrgast wesentlich für den Erfolg des Personenverkehrs auf der Schiene. Daher sind verbindliche Qualitätskriterien sowohl für die unternehmerische Perspektive der Verkehrsunternehmen als auch für die Aufgabenträger im SPNV entscheidend. Für jeden Bahnhof und jeden Haltepunkt sind daher unter Berücksichtigung der erwarteten Nachfrage (Zughalte, Reisendenaufkommen) die wesentlichen **Ausstattungsmerkmalen** festzulegen.

Alle weiteren technischen Parameter, wie beispielsweise das Anlagenalter, sind bei geeigneter Berücksichtigung von Umfang, Kapazität und Geschwindigkeit demgegenüber Sekundärgrößen und als sanktionsrelevante Qualitätskennzahlen dann nicht erforderlich.

Teilnetzbezug der leistungsorientierten Outputkontrolle

Um zu verhindern, dass trotz Einhaltung der Zielgrößen für Qualitäts- und Bestandsicherung einzelne Teile des Netzes diese Ziele weit verfehlen und damit die Einheitlichkeit der Bedingungen im Netz gefährdet wird, sind Umfang und Zustand im Status quo sowie die darauf basierenden Leistungs- und Qualitätsziele nicht nach dem bundesweiten Durchschnitt, sondern **mindestens für Teilnetze** einzeln zu identifizieren, die betrieblich und wirtschaftlich sinnvolle Einheiten bilden. Die Qualität des Netzes sollte somit auf der Grundlage eines Soll-Ist-Vergleiches bei Geschwindigkeit, Netzzumfang und Kapazität für jeden wesentlichen Bestandteil des Netzes (Teilnetz, Anlage, Netzknoten) ermittelt werden. Die auf Teilnetze bezogenen Qualitätskriterien sind dabei so zu gestalten, dass Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsmaßnahmen in **wirtschaftlich sinnvollen Einheiten** durchgeführt werden können, ohne die Kriterien zu verletzen. Diese Maßgabe dient nicht nur der Wirtschaftlichkeit der Mittelverwendung, sondern auch der Verfügbarkeit der Infrastrukturkapazitäten durch sinnvolle Zusammenfassung von Maßnahmen zur Erhaltung der Eisenbahninfrastruktur.

Die teilnetzbezogene Outputkontrolle verpflichtet die EIU zur Einhaltung einer Vielzahl regionalisierter Qualitäts- und Leistungskriterien und impliziert einen darauf ausgerichteten Wechsel der Instandhaltungs- und Investitionsstrategie. Im Vordergrund der unternehmerischen Aktivitäten kann dann nicht mehr ein über das gesamte Netz

zu entwickelndes Optimum auch unter Inkaufnahme starker Abweichungen bei einzelnen Teilnetzen stehen. Die EIU müssen im Gegenteil **Teilnetze in allen Betrachtungszeiträumen in möglichst optimalem Zustand** vorhalten. Die teilnetzbezogene Outputkontrolle ist für die dauerhafte Qualität aller Netzbestandteile und die netzweite Attraktivität der Verkehrsangebote unverzichtbar, auch wenn der daraus resultierende Strategiewechsel für Instandhaltung und Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz mit einem höheren Zuschussbedarf verbunden ist.

Im Vergleich zur Streckeninfrastruktur ist **bei Stationen und Haltepunkten** eine Teilnetz Betrachtung ausgeschlossen. Vielmehr ist zwingend **auf den Einzelfall** abzustellen, da Einzelmerkmale für eine Durchschnittsbetrachtung ungeeignet sind.

Folgen von Pflichtverletzungen

Werden die in den oben genannten Kennziffern vereinbarten Qualitäts- und Leistungsziele verfehlt, ist der jährliche **Zuschussbetrag in dem Umfang zu kürzen, in dem die vereinbarte Qualität unterschritten wird**. Dabei müssen dem detaillierten Ansatz der Outputkontrolle folgend jedes Teilnetz und jede betrieblich und wirtschaftlich bedeutende Anlage einzeln betrachtet werden. Die Teilnetze oder Anlagen sind anhand ihrer Gleislänge und ggf. mit Faktoren für den Ausbauzustand zu gewichten, um sie auf angemessene Weise ins Verhältnis zum Umfang des Gesamtnetzes und der dafür bereitgestellten Mittel aus dem Bundeshaushalt zu setzen. Wird auf einer Strecke ein Qualitätsmerkmal unterschritten, ist der Zuschuss in dem Maße zu kürzen, das der prozentualen Unterschreitung des Qualitätskriteriums entspricht. Die Kürzung ist dabei ausschließlich auf den Zuschussbetrag zu beziehen, der auf die betroffenen Infrastrukturbestandteile (Teilnetz oder Anlage) entfällt. Für den Fall wiederholter Pflichtverletzungen sollte ein Aufwachsen der Pönale bezogen auf die jeweiligen Infrastrukturbestandteile vorgesehen werden. In Bezug auf Stationen und Haltepunkte sind auf der Basis geeigneter Faktoren (z. B. Verfügbarkeit und Funktionsfähigkeit bestimmter Ausstattungen) vergleichbare Regelungen zu schaffen.

Strafzahlungen der EIU dürfen nicht dazu führen, dass der Eisenbahninfrastruktur insgesamt Mittel entzogen werden. Die Einnahmen des Bundes aus Strafzahlungen der EIU sind deshalb außerhalb der LuFV zweckgebunden für diejenigen Bestandteile

der Eisenbahninfrastruktur einzusetzen, bei denen die Unterschreitung der vereinbarten Qualität zu Zuschusskürzungen geführt hat.

Beendigung des Vertragsverhältnisses

Für den Fall **hartnäckiger Pflichtverletzungen** der EIU ist die **Möglichkeit zur vorzeitigen Kündigung der LuFV** durch den Bund für die jeweils pflichtwidrig bewirtschafteten Teilnetze oder Anlagen vorzusehen. Anschließend ist über die Bewirtschaftung der jeweiligen Infrastruktur neu zu entscheiden, wobei die Neuvergabe nach transparenten Kriterien erfolgen muss. Gegebenenfalls kann ein anderes geeignetes EIU mit der Bewirtschaftung der betroffenen Teilnetze oder Anlagen betraut werden.

Infrastrukturzustandsbericht

Erforderlich ist die jährliche Vorlage eines umfassenden Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichtes als **Instrument zur Verifizierung der Infrastrukturqualität**. Die Informationen dieses Berichtes sollten analog zur Outputkontrolle nicht nur netzweit, sondern bezogen auf Teilnetze sowie auf Anlagen und Netzknoten aufbereitet werden. Grundsätzlich muss der Infrastrukturzustandsbericht mindestens die Leistungs- und Qualitätskriterien der LuFV abbilden. Dabei sind zu allen Leistungs- und Qualitätskriterien hinreichende Angaben zu machen, das heißt insbesondere zum theoretischen Geschwindigkeitsverlust, zur Kapazität und zu ihrer Berechnung, zum Netzumfang in den Dimensionen Strecken- und Gleislänge sowie zu den Ausstattungsmerkmalen von Bahnhöfen und Haltpunkten.

Darüber hinaus sind zur Beurteilung der nachhaltigen Bewirtschaftung des Netzes maßgebliche Daten bereitzustellen. Dies kann beispielsweise im Rahmen eines verfügbaren oder eigens zu entwickelnden **Infrastruktur-Monitoring-Tools** erfolgen.

Aus Gründen der Arbeits- und Informationseffizienz sollten die maßgeblichen Daten elektronisch verfügbar sein.

Belastbarkeit der Vereinbarung

Ziel der LuFV ist es, für alle Beteiligten stabile Rahmenbedingungen zu schaffen, die nicht aus geringfügigen Anlässen in Frage gestellt werden sollten. Eine **inhaltliche Änderung** kann daher **nur aus wichtigem Grund bzw. aus Anlass** unvorhersehbarer Ereignisse vorgesehen werden.

Da bislang im deutschen Eisenbahnwesen keine einschlägigen Erfahrungen im Umgang mit dem Instrumentarium einer LuFV vorliegen, sollte die Laufzeit der ersten LuFV so bemessen sein, dass Praxiserfahrungen nach einem überschaubaren Zeitraum in eine zweite Auflage der Vereinbarung einfließen können. Die **Laufzeit der ersten Vereinbarung** sollte deshalb auf einen Zeitraum von **zwei bis fünf Jahren** begrenzt sein.

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen der BR Deutschland und der Deutschen Bahn AG

**Stellungnahme zur Anhörung des Ausschusses für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung am 3.12.2008**

Michael Holzhey

1. Dezember 2008

Inhaltsverzeichnis

1	Instrument LuFV – gut gemeint und überfällig.....	3
2	Problem: Steuerungsinstrument LuFV wird nicht steuern.....	3
2.1	Keine strecken- oder teilnetzbezogenen Qualitätsziele und Sanktionen.....	5
2.2	Anlagenalter als Frühwarnsystem fehlt.....	6
2.3	Mindestschwellen bieten keinen Schutz.....	7
2.4	Sanktionssystem sanktioniert nicht.....	9
2.5	Nahverkehrsinvestitionen der Länder droht faktische Kürzung	10
2.6	Kalkulierte Unterfinanzierung arbeitet auf betriebswirtschaftlich optimales Netz hin.....	12
2.7	Kapazität.....	14
3	Tieferliegende Ursache der LuFV-Mängel: Echte Steuerung unerwünscht	14

1 Instrument LuFV – gut gemeint und überfällig

Politik, Deutsche Bahn AG und Bahnexperten sind der einhelligen Auffassung, dass die Finanzierung und die Qualitätssicherung der Schieneninfrastruktur auf eine regelgeleitete Grundlage gestellt werden müssen. Bereits 2004 konstatierte der Verkehrsausschuss des Bundestages zu Recht, dass dieser Schritt **unabhängig** von der materiellen Teilprivatisierung der DB (ML) AG erforderlich sei. Wesentlicher Treiber für diese Forderung ist nicht zuletzt das weit verbreitete Unbehagen im Parlament, dass Finanzierung und Verwendung der Mittel für Investitionen in Netz und Stationen bis dato eine Black Box bilden, deren Aufhellung überfällig ist.

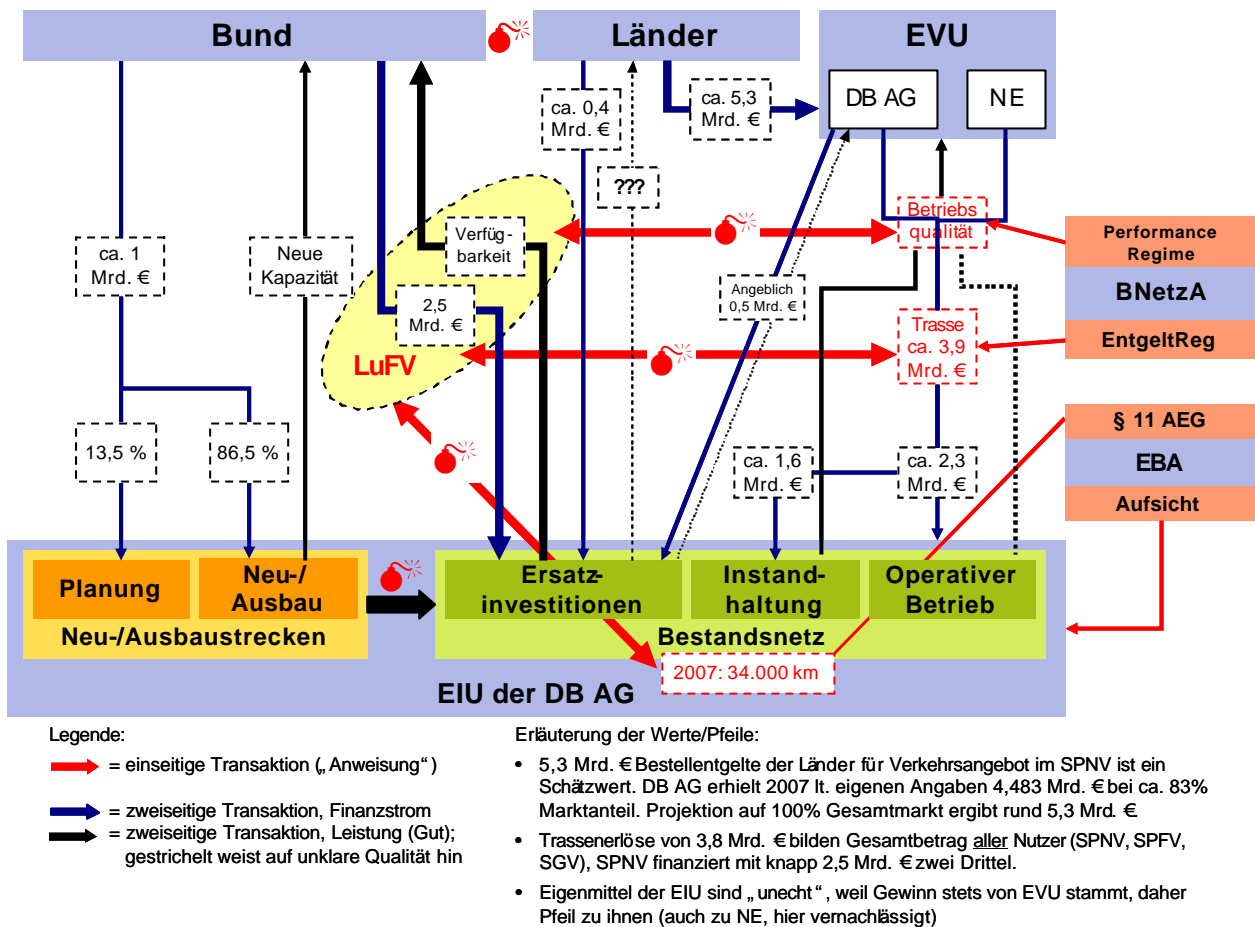
Zentrales Instrument der Vertragsbeziehung zwischen dem Bund als Mittelgeber und der DB AG als Dienstleister ist eine **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)**. Die LuFV ist ein öffentlich-rechtlicher Vertrag, der die Rechte und Pflichten beider Partner symmetrisch regelt. Im Idealfall verschafft die LuFV beiden Vertragspartnern einen deutlichen Mehrwert zur Ausgangslage. Die DB AG soll als Infrastrukturbetreiber sichergehen, dass der Bund seinen verfassungsrechtlichen Gewährleistungsauftrag erfüllt, indem er die notwendigen Mittel für die Investitionen in das Bestandsnetz langfristig bereitstellt. Parallel zur Verbindlichkeit der Mittelausstattung wird den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) der Freiraum zugestanden, die Mittel weitgehend autonom verwenden zu können. Im Gegenzug erhält der Bund die verkehrspolitische und fiskalische Gewähr, dass die EIU seine Steuergelder auf der Leistungsseite effizient einsetzen. Referenzmaßstab ist eine gleichbleibend hohe, hinreichend spezifizierte Qualität der **Substanz** der Schieneninfrastruktur.

Nach mehr als dreijährigen Verhandlungen hat Verkehrsminister Tiefensee kürzlich verkündet, dass die LuFV mit der DB AG endverhandelt und paraphiert worden sei. Das Zustandekommen eines solchen Produktes ist **uneingeschränkt** zu begrüßen. Allerdings wäre der Wert der Einigung auf dem Papier stark eingeschränkt, wenn das Instrument nicht die ihm zgedachte Steuerungsqualität entfaltet.

Welche Erfolge die LuFV in ihrer jetzigen Fassung vom 10.11.2008 zu zeitigen verspricht und an welchen Stellen noch Nachbesserungsbedarf besteht, ist Gegenstand meiner kritischen Kurzanalyse. Aus Zeitgründen kann ich nur auf ausgewählte Highlights eingehen.

2 Problem: Steuerungsinstrument LuFV wird nicht steuern

Bevor der Bund und die DB AG 2005 ihre Verhandlungen aufnahmen, war bereits aus systemischen Gründen klar, dass die LuFV zwei Ansprüchen **nicht** genügen kann: Erstens ist sie keine „eierlegende Wollmilchsau“, die alle Steuerungsdefizite in der Schieneninfrastruktur auf einen Schlag beseitigen kann. Die nachstehende Prinzipdarstellung zeigt auf, dass die LuFV zwar einen wesentlichen Baustein im komplexen Geflecht der Akteure, Zuständigkeiten und Finanzströme markiert, aber in der Gesamtschau nur eines von mehreren Rädchen ist. Diese greifen entweder nicht ohne weiteres konfliktfrei ineinander, wie die Bömbchen illustrieren, oder sind umgekehrt aufeinander angewiesen.



Als Beispiele für problematische Wechselwirkungen und Abgrenzungsprobleme lassen sich anführen:

- **Performance Regime vs. LuFV:** Während das Performance Regime im Rahmen der Qualitätsregulierung die Zuverlässigkeit des operativen Betriebs gewährleisten soll, regelt die LuFV die Qualität der Substanz. Die Investitionspolitik wirkt aber an vielen Stellen auf die betriebliche Qualität zurück.
- **LuFV vs. Anreizregulierung:** Die LuFV setzt Mindestschwellen für den Instandhaltungsaufwand, weil die exakte Abgrenzung zwischen Investition und Aufwand letztlich willkürlich ist. Zugleich ist der Instandhaltungsaufwand aber auch Regelungsgegenstand der Anreizregulierung, die den Auftrag hat, das Entgeltniveau auf ein effizientes Niveau zu bringen.
- **Neu- und Ausbau vs. Bestandsnetz:** Bekannt sind die definitorischen Abgrenzungsprobleme zwischen beiden Bereichen. Außer beim echten Neubau liegen quasi immer Mischformen vor. So gut wie kein bestehendes Gewerk wird eins zu eins ersetzt, fast immer wird ein kleiner Upgrade der Streckenausstattung vorgenommen.

Der zweite Grund, die Erwartungshaltung an die (erste) LuFV auf ein realistisches Maß zurückzuführen, liegt in der Erfahrung begründet, dass sich komplizierte Neuerungen erst einspielen müssen.

Trotz der vorgenannten Zugeständnisse ist nicht zu übersehen, dass der vorliegende Entwurf der LuFV **deutlich** hinter dem bereits heute Leistbaren zurückbleibt und **handwerklich enttäuschend** ausfällt. Seine größte Schwäche liegt darin, wichtige Qualitätsindikatoren auszuklammern und kein scharfgeschaltetes Sanktionssystem zu implantieren. Dieser Befund soll im Weiteren genauer begründet werden.

2.1 Keine strecken- oder teilnetzbezogenen Qualitätsziele und Sanktionen

Der LuFV-Entwurf des Bundes sieht vor, die Qualität des Schienennetzes im Wesentlichen an dem Indikator des theoretischen Fahrzeitverlustes festzumachen. Theoretisch ist das Messergebnis insofern, als nicht die reale Verspätungssituation auf dem Netz anhand der tatsächlich gefahrenen Betriebsprogramme zum Bewertungsmaßstab erhoben wird, sondern die auf Infrastrukturmängel zurückzuführende Abweichung zwischen der Soll- und der Ist-Geschwindigkeit eines fiktiven Normzuges, der unendlich schnell bremsen und beschleunigen kann.

Methodisch ist bereits der Ansatz selbst **strittig**. Richtig ist, dass der eingängige und gut messbare Indikator „Pünktlichkeit“ (der Züge) allein nicht aussagekräftig sein kann. Er beruht auf mehreren Faktoren, die über die Qualität der bereitgestellten Wegekaperazität hinausreichen und zudem sich wechselseitig beeinflussen können. Wesentliche Determinanten sind z.B. die Qualität der Fahrplanung, die Reibungslosigkeit des operativen Betriebs, das Baustellenmanagement oder das Verhalten von Eisenbahnverkehrsunternehmen bis hin zu den Endkunden.

Der Umkehrschluss der Unbedenklichkeit ist aber ebenso trügerisch: Ein fiktiver Normzug hat das Privileg, im Unterschied zu seinen realen „Brüdern“ stressfrei allein auf einem Netzabschnitt zu fahren. Damit lassen sich simple Mängel wie Langsamfahrstellen erfassen, jedoch gerade nicht die Qualität der **Kapazitätsdimensionierung**. Wie gut ein Netz ausgelegt und gemanagt wird, zeigt sich erst dann, wenn sämtliche Betriebsprogramme im Tagesgeschäft einschließlich der Ad-hoc-Verkehre parallel gefahren werden. Insbesondere muss die Grundregel in die Planung und Bewirtschaftung einfließen, dass der Störfall in bestimmter Dosis der Regelfall ist.

Dennoch sei den LuFV-Entwicklern zugestanden, ihre Methodik im ersten Aufschlag zunächst an pragmatischen Kriterien – der Messbarkeit – auszurichten. Um so schwerer wiegt dann aber das **Versäumnis**, harte Ziele für überschaubare Einheiten zu formulieren, mit denen sich die Qualität tatsächlich wirksam steuern ließe.

Gemäß §§ 13.2 und 14.2 der LuFV soll der theoretische Fahrzeitverlust an drei Netzkategorien gemessen werden: dem Fern- und Ballungsnetz (FuB), den Regionalnetzen und dem Gesamtnetz, das sich als Summe der ersten beiden Netztypen ergibt. Qualitätsverfehlungen in der Gruppe der Regionalnetze werden eigens sanktioniert, allerdings gewichtet nach ihrem Anteil am Gesamtnetz.

Nicht nur das Gesamtnetz mit knapp 34.000 km Netzzumfang, sondern bereits die beiden Unterkategorien – FuB: ca. 22.000 km, Regionalnetze: 11.500 km – nehmen Größenordnungen ein, die sich aus anreizökonomischer Sicht einer präzisen Steuerung zugunsten der Nutzer entziehen. Das Aggregat der Regionalnetze setzt sich aus mindestens 20 bis 35 Teilnetzen je 300 bis gut 500 km Streckenlänge zusammen.

men, die bis auf wenige Ausnahmen die Netzvolumina der nichtbundeseigenen EIU regelmäßig übersteigen.

Niemand stellt jedoch in Abrede, dass die Steuerung dieser Infrastruktur bereits eine anspruchsvolle Aufgabe sei. Umgekehrt wäre die Empörung wahrscheinlich groß, wenn ein NE-EIU in vergleichbarer Größe eine minderwertige Qualität damit rechtfertigen wollte, dass

- man nicht jederzeit das Netz uneingeschränkt nutzbar halten könne, da der Sinn einer LuFV sei, die Investitions- und Instandhaltungsprioritäten eine Zeitlang auch woanders hinverlagern zu dürfen oder
- die Mängel nicht zu beanstanden seien, weil sie durch die überragende Qualität des Netzes eines anderen EIU am anderen Ende der Republik statistisch ausgeglichen würden.

Genau dieser beiden Argumentationsstränge bedienen sich Bund und DB AG in ihrer Ablehnung, die Zielvorgaben innerhalb der Kategorie Regionalnetze feiner zu differenzieren. **Stichhaltig sind die Gründe nicht.** Schließlich ist anzunehmen, dass die DB AG selbst ihre 5 RegioNetze nach rationalen Kriterien zugeschnitten hat. Dazu gehören eine mindestoptimale Betriebsgröße auf der Kostenseite sowie die Steuerbarkeit der Netzqualität dieser weitgehend selbständigen Einheiten. Das Gleiche gilt für die rund 30 Regionalnetze.

Insgesamt ist kein schlüssiges Argument zu entdecken, die Qualitätsvorgaben nicht auf einzelne Teilnetze herunterzubrechen. Dass Bund und DB AG dies verhindern wollen, nährt den Verdacht, dass die Offenlegung der Zustände in einigen Regionalnetzen nicht gewünscht ist.

2.2 Anlagenalter als Frühwarnsystem fehlt

Eine der gravierendsten Schwächen der LuFV liegt darin, das Anlagenalter – präziser: die mehrjährige Entwicklung des Alters wichtiger Gewerke – als sanktionsbewehrten Qualitätsparameter in Gänze zu ignorieren. Der stereotype Einwand lautet, dass das Alter allein kein Maßstab, da es nur um gute oder schlechte Qualität gehe und Römerbrücken auch nach 2000 Jahren noch standfest seien, während mancher Neubau wenige Jahre nach der Schlüsselübergabe bereits wieder sanierungsbedürftig sei.

Ein solches Argument basiert auf der Erbsenzählermethode: Der Einzelfall wird zur Regel abstrahiert und im Ergebnis verzerrt, um Mißliebigeres abzuwenden. Niemand kann die Logik der Wahrscheinlichkeitsrechnung außer Kraft setzen, nach der eine Anlage kontinuierlich näher an den Zeitpunkt ihrer unaufschiebbaren Erneuerung heranrückt, je älter sie wird. Einzelne Anlagen mögen dank intensiver Instandhaltung das Gesetz der großen Zahl – eine Zeitlang - überlisten, jedoch nicht die Gesamtheit aller Anlagen.

Selbst wenn der Netzbetreiber die Qualitätsziele in der Gegenwart exakt erfüllt, sagt dies wenig über die **künftige** Entwicklung der Substanzqualität aus. Ursächlich ist eine spezielle Eigenschaft von Infrastrukturgütern. Sie sind so langlebig und strapazierfähig, dass Investitions“sünden“ wie ein schleichender Substanzverzehr erst mit großer Zeitverzögerung sichtbar werden. Mit Hilfe erhöhter Instandhaltungsaufwendungen lassen sich kleinere Mängel über einen langen Zeitraum kaschieren. Irgend-

wann kommt aber der Zeitpunkt, ab dem die Ersatzinvestition weder technisch noch betriebswirtschaftlich mehr aufschiebbar ist. In diesem Moment schlägt ein mehrjähriges Unterinvestment als Bumerang zurück, weil die punktuell teuren Maßnahmen in ihrer Ballung die knappen Budgets des Bundes überfordern. Das Risiko tragen am Ende die öffentlichen Haushalte, vor allem der Bund.

Auch wenn die bisherige Zeitreihe der Infrastrukturzustandsberichte der DB AG noch kurz ausfällt, geht aus ihr klar hervor, warum die Entwicklung des Anlagenalters genau beobachtet und Teil des Sanktionskatalogs werden sollte. So erhöhte sich das Anlagenalter der Brücken von 2005 bis 2007 um 1,1 Jahre, das der Bahnsteige um 1,4 Jahre. Bei den Gleisen auf Strecken über 159 km/h stieg der Altersschnitt um 0,3 Jahre, bei den Kreuzungen/Weichen um 0,6 Jahre. Bei nachhaltiger Bewirtschaftung – Ersatzinvestition in Höhe des Werteverzehrs bei vollständiger Aktivierung - müsste der Wert hingegen ungefähr konstant bleiben.

Die **Entwicklung** des Anlagenalters ist daher ein unverzichtbarer ökonomischer Seismograph, der präventiv anzeigt, inwieweit der Netzbetreiber stetig und werterhaltend in den Bestand der Assets investiert. Anfang 2006, als die LuFV-Verhandlungen noch im Anfangsstadium waren, sah der Bund dies genauso. So heißt es in einem internen Vermerk über die Dissenspunkte mit der DB AG:

Arbeitsgruppe Infrastruktur
 Unterarbeitsgruppe Leistungs- u. Finanzierungsvereinbarung
 Entwurf: Gemeinsame Aufstellung der bestehenden Dissenspunkte nach der 6. Sitzung
 Stand: xx. Januar 2006

B4

Durchschnittliches Anlagenalter als Qualitätskriterium für Infrastruktur

<u>Position Bund</u>	<u>Position Bahn</u>
Es muss verhindert werden, dass trotz der Infrastrukturbeiträge des Bundes das Anlagenalter weiter ansteigt. Ein hohes Anlagenalter erhöht das Risiko von späteren Qualitätsmängeln. Daher muss das durchschnittliche Anlagenalter als „Frühwarnungssystem“ zusätzliches Qualitätskriterium der Infrastruktur sein.	Das Alter ist kein alleiniger Qualitätsindikator und eignet sich nicht als Frühwarnsystem, da durchgeführte Instandhaltungsmaßnahmen oder Teilerneuerungen nicht abgebildet werden und die spezifische Beanspruchung der Anlagen (z. B. Art und Anzahl der Züge, Lage im Netz) nicht berücksichtigt wird. Die Vereinbarung einer Qualitätskennzahl Anlagenalter kann Fehlanreize schaffen, da sie dazu zwingen könnte, alte aber voll funktionstüchtige Anlagen auszutauschen.

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb der Bund seine damalige Position geräumt hat. Er sollte sie so schnell wie möglich wieder revidieren.

2.3 Mindestschwellen bieten keinen Schutz

Das Einziehen von Mindestschwellen für die Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsaufwendungen steht vordergründig im Widerspruch zur These, die LuFV be-

deute einen radikalen Paradigmenwechsel weg von der bürokratischen Inputkontrolle hin zur reinen Messung des Outputs: der Qualität. Funktionierte die Ergebnisorientierung ohne jeden Makel, wäre es nicht einsehbar, warum den EIU dennoch Mindestwerte für zwei zentrale Aktivitäten vorgegeben werden müssten. Hieraus ist zu folgern, dass die Bundesregierung letztlich der ausschließlichen Output-Bewertung doch nicht traut – und das im jetzigen System zu Recht!

Eine ausnahmslos ergebnisbasierte Beurteilung funktioniert nur unter der Prämisse, dass der Kontrolleur bereits kleinere Veränderungen und ggf. Alarmzeichen registrieren kann. Nur so kann er anhand der Beobachtungen in der Gegenwart eine hinreichend verlässliche Prognose anstellen, wie sich der Zustand der Schieneninfrastruktur über ihre gewöhnliche Nutzungsdauer zu entwickeln verspricht. Möglich ist dies allein dann, wenn der Objektbereich überschaubar ist, d.h. bei Teilnetzen von maximal 1.000 km. De facto setzt dies voraus, in einem Mindestmaße auch die Prozesse der EIU bzw. das Verhalten des Management im Blick zu haben.

Bei Netzgrößen von 10.000 oder gar 34.000 km scheitert die Prüfinstanz hingegen an der Datenflut sowie an der Komplexität der Ursache-Wirkungs-Beziehungen zwischen der Vielzahl an Aktivitäten der EIU und ihren Folgen für die Qualität. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, ersatzhalber Mindestschwellen einzuziehen, die das Risiko einer unbemerkten Netzvernachlässigung minimieren sollen.

Allerdings sind Untergrenzen zwecklos, wenn sie so tief gehängt werden, dass sie nicht verhaltenskanalisierend auf die EIU einwirken und zugleich einen erheblichen Qualitätsverlust in Kauf nehmen. Diese Kritik zielt auf den Wert für die **Mindestinstandhaltung** in § 4 der LuFV ab. Er wird anfänglich (2009) auf 1,25 Mrd. € festgeschrieben, ehe er bis 2013 auf 1,0 Mrd. € absinken darf. Treiber dieser Kostensenkung sollen Effizienzgewinne sein.

Verbesserungen der Wirtschaftlichkeit sind zu begrüßen, sollten aber realistisch sein. Reduziert sich der Betrag **nominell**, können die EIU ihr Qualitätsversprechen nur aufrechterhalten, wenn ihre Produktivitätsgewinne nicht nur die Inflationsrate wettmachen, sondern weitere Effizienzreserven heben. Dies erscheint aus heutiger Sicht absolut utopisch; die DB wird bereits große Mühe haben, die Teuerung kostenneutral abzufangen.

In besonders kritisches Licht rückt der Schwellenwert von 1,25 bis 1,0 Mrd. €, wenn man ihn mit den Ist-Werten der letzten Jahre spiegelt. In ihrem IZB 2007, S. 27, nennt die DB AG für die Instandhaltungsaufwendungen der drei EIU folgende Werte:

EIU	2005	2006	2007
DB Netz (incl. RNI)	1,52	1,54	1,48
DB Station & Service	0,08	0,10	0,11
DB Energie	0,07	0,08	0,06
DB-EIU gesamt	1,67	1,72	1,65

Durchschnittlich 1,68 Mrd. € p.a. wurden in den letzten drei Jahren ausgegeben – 1,25 Mrd. € müßten es nach der LuFV aber lediglich sein, um Sanktionen auf der vergleichsweise transparenten Inputseite zu vermeiden. Dies entspricht einer Unterschreitung um 25%, die in krassem Gegensatz zur Warnung des Bundesrechnungshofes 2006 steht, wonach die DB AG den 2001 ermittelten Bedarf über Jahre unterschritten hatte. Angesichts der Preissteigerungen im Bausektor ist nicht einsehbar, wieso der Bedarf langfristig sinken sollte. Geht man davon aus, dass die Qualitätsindikatoren über lange Zeit keine signifikanten Ausschläge vermelden, könnten die EIU über mehrere Jahre ihren Instandhaltungsaufwand erheblich drosseln.

Bei den **Ersatzinvestitionen** ist der Fall etwas anders, aber dem Grunde nach ähnlich gelagert. Dort steht außer Frage, dass die DB AG die 2,5 Mrd. € für das Bestandsnetz vollständig abrufen wird. Kritisch ist die Vorgabe des Eigenmitteleinsatzes. Die DB AG sichert zu, 500 Mio. € jährlich für die Erhaltung und Modernisierung zu verwenden. Der Kreis der zulässigen Anlageklassen ist jedoch deutlich weiter gefasst als bei den Bundesmitteln; darüber hinaus testiert der Wirtschaftsprüfer der EIU – nicht des Bundes – den ordnungsgemäßen Einsatz **abschließend**.

Es bedarf keiner großen Phantasie, dass derart weiche Vorgaben stets als erfüllt vermeldet werden. Im Ergebnis läuft der Bund Gefahr, eine mögliche Politik des Unterinvestment lange Zeit nicht zu bemerken. Solange die DB ML AG Hauptnutzer im Fern- und Ballungsnetz ist, wird diese Netzkategorie hiervon kaum betroffen sein. Dagegen ist für die Regionalnetze zu befürchten, dass die Politik der Zweiklassengesellschaft künftig noch verschärft wird. Zwar mildert das Holdingmodell den unmittelbaren Renditedruck auf die EIU erheblich ab, da diese nicht Teil der Privatisierungsmasse. Über den Umweg der Unterfinanzierung des Bestandsnetzes (vgl. 2.6) lebt der Druck aber letztlich wieder auf. Dies wird sich primär zu Lasten der Regionalnetze und damit der Länder auswirken.

2.4 Sanktionssystem sanktioniert nicht

Verträge haben sich in der Marktwirtschaft als wirksame Koordinationsmechanismen zwischen eigeninteressierten Tauspartnern bewährt, weil sie bei intelligenter Ausgestaltung alle wesentlichen Rechte und Pflichten beider Seiten auf eine transparente Grundlage stellen. Voraussetzung ist, dass sie „harte“ Regelungen enthalten, die die Interessenkonflikte der Beteiligten hinreichend „moderieren“ und im Bedarfsfall auch gerichtsfest sind. Fehlverhalten einer Seite muss so sanktioniert werden, dass der Erwartungswert der Vertragsverletzung negativ ausfällt. Dies ist der Fall, wenn der wirtschaftliche Vorteil aus der Ex-ante-Sicht vollständig abgeschöpft wird. Zu deutsch: Foulspielen darf sich nicht rentieren.

Wendet man diesen universell gültigen Maßstab auf das Sanktionssystem der LuFV an, wird erheblicher Nachbesserungsbedarf deutlich. Schwachstellen sind:

- Die Grundlogik der Sanktionsbemessung sieht vor, die Höhe der Sanktion prozentual an das Ausmaß der Verfehlung zu koppeln. Kleine Verstöße sollen geringe Strafen zur Folge haben, grobe Vertragsverletzungen müssen stärker wehtun. Gegen diesen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit lässt sich nichts einwenden – prinzipiell. Unklar bleibt aber bislang, welche Ausgangswerte der gerade noch akzeptablen Qualität zugrunde gelegt wurden. Von ihrer Wahl hängt maßgeblich ab, ob die relativ definierten Sanktionen tatsächlich den wirtschaftlichen Vorteil abschöpfen.
- Ein schwerwiegender Anreizdefekt erwächst aus der Bereitschaft des Bundes, auf die Kumulation von Einzelsanktionen in den meisten Fällen zu verzichten. So werden zwar die Strafen unterschiedlicher EIU addiert, nicht jedoch mehrere Sanktionen desselben EIU. Dies kann zur Folge haben, dass ein EIU im Laufe eines Jahres abschätzen kann, welcher höchste Einzelverstoß ihm droht. Vergehen mit geringerer Strafe können dann folgenlos bewusst in Kauf genommen werden.
- Haftungsregelungen sind besonders effektiv, wenn nicht nur Organisationen und Organe in die Pflicht genommen werden können, sondern auch einzelne Verantwortliche. Dabei geht es nicht nur um Strafen, sondern auch um Boni. Die beratende Anwaltskanzlei des BMVBS, Hölters & Eising, hatte in ihrem Entwurf des Bundes vom 15.8.2007 vorgeschlagen, die Boni nach dem Grad der Übererfüllung zu staffeln.
- Ebenso wichtig wäre die Option der Ersatzvornahme, die der Bund bei fortgesetzter Schlechtleistung anordnen kann.
- Eine weitere Schwäche besteht darin, dass Teilkündigungen nicht möglich sein sollen. Damit entsteht automatisch für den Bund die Situation, bei erheblichen Qualitätsverfehlungen entweder alles oder nichts zu kündigen. Dadurch steigt die Hemmschwelle auf immunisierende Höhen.

2.5 Nahverkehrsinvestitionen der Länder droht faktische Kürzung

§ 8 Abs. 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BschWAG) legt fest, dass 20% der Bundesmittel für Investitionen (Bau, Ausbau und Ersatzinvestitionen) in Schienenwege fließen müssen, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen. Diese Quote ist seit ihrer Entstehung zwischen Bund und Ländern umstritten, und zwar aus zwei Gründen:

- Unklar ist, was unter „die dem SPNV dienen“ zu verstehen ist. Während die Länder aus verständlichen Gründen von einer überwiegenden oder ausschließlichen Nutzung des SPNV ausgehen, interpretieren Bund und DB AG diese Referenz nach ihren Interessen. Dies bedeutet, dass alle Mitnutzungen des SPNV von Mischverkehrsstrecken in voller Höhe auf seine Quote angerechnet werden, obwohl die Investitionskosten zu einem Großteil auf andere Segmente – vor allem den Fernverkehr – zurückzuführen sind.

In der Folge der definitorischen Unklarheiten ist betraglich unklar, ob die 20% der Mittel tatsächlich dem SPNV in welcher Form zugute kommen. Rechnerisch leitet sich aus der Quote ab, dass bei einer durchschnittlichen Mittellinie von 3,5 Mrd. € etwa 700 Mio. € in die SPNV gesteckt werden müssten.

- Ebenso strittig ist, ob die 20%-Quote auf die beiden Töpfe „Bestandsnetz“ und „Bedarfsplan“ gleichmäßig aufgeteilt werden sollte. Zum Zeitpunkt der Gesetzeseinführung war diese Entwicklung sicher nicht absehbar, aber spätestens mit Einführung der LuFV wird offenkundig, dass die titeltechnische Trennung eine Klarstellung für den SPNV nach sich ziehen muss.

In der Vergangenheit wurde die Aufteilung der Quote insoweit verfeinert, als 1998 eine Sammelfinanzierungsvereinbarung ins Leben gerufen wurde, die rund 5% der gesamten Bundeshaushaltsmittel für den „Ausbau und die Modernisierung“ abzweigte. Bezogen auf den Neu- und Ausbauetat der letzten Jahre von 1 Mrd. € entsprach dies knapp 20%. Der Plafond der SV wurde nicht jährlich neu angepasst, sondern fünf Jahre im voraus festgeschrieben. Von 2003 bis 2007 umfasste er 920 Mio. €, d.h. 184 Mio. im Mittel pro Jahr. Die neue SV ist mit 973 Mio. € dotiert, da zusätzlich 53 Mio. € für die Infrastruktur in der Schweiz reserviert sind.

Schaut man sich den Charakter der von den Ländern beantragten Projekte sowie diverse Vereinbarungen zwischen ihnen und dem Bund an, ließ sich der inhaltliche Verwendungszweck bis dato eindeutig dem Neu- und Ausbau von Nahverkehrsstrecken zuordnen. Die Einordnung in die Finanzierungssystematik („SV“) stützt hingegen in der Tendenz die Einschätzung, es handele sich um Bestandsnetzmaßnahmen.

Die Anlage 20.1 der LuFV legt nahe, dass die zuvor beschriebene Zwitterstellung der Nahverkehrsinvestitionen fortgeschrieben werden soll. Dennoch droht in der Praxis eine erhebliche Verschlechterung für die Länder, weil die Mittel faktisch noch eingeschränkter als bisher zur Verfügung stehen könnten. Beweggrund für diese Herleitung ist die Tatsache, dass die EIU der DB AG sich künftig daran messen lassen müssen, ob sie ihre Qualitätsvorgaben erfüllen. Andernfalls drohen Sanktionen, zumindest auf dem Papier.

Selbst wenn die Mittel der SV bisher optisch der Finanzierung des Bestandsnetzes zugeordnet worden sein sollten, verständigten sich Länder und DB AG überwiegend auf ihren Einsatz zugunsten von Ausbauprojekten. Dennoch sah sich die DB AG zumindest 2006 und 2007 in der Lage, mindestens 2,5 Mrd. € an Bundesmitteln für das Bestandsnetz einzusetzen, insbesondere weil andere „echte“ Bedarfsplanmittel umgewidmet wurden. Ebenso ist vorstellbar, dass die DB AG den Mitteleinsatz für die SV formal unter Bestandsnetz buchte, da die Grenzen zwischen Ersatz und Ausbau methodisch ohnehin fließend sind.

Ab dem kommenden Jahr ist der fliegende Wechsel zwischen Bedarfsplan und Bestandsnetz an sich nicht mehr möglich, weil die Töpfe getrennt ausgewiesen werden. Infolgedessen ist damit zu rechnen, dass die DB AG verstärkt darauf drängen wird, die Mittel nach § 8 Abs. 2 so umfänglich wie möglich für das Bestandsnetz zu verwenden. Alte Zusagen haben noch die Chance, erfüllt zu werden, aber die Neuaufnahme von Neu- und Ausbauprojekten im Nahverkehr dürfte noch schwerer werden als in der Vergangenheit. Dabei ist anzumerken, dass in den letzten zwei bis drei Jahren die SV-Mittel ohnehin nur noch spärlich abflossen, weil die DB AG stets eine

hohe Kofinanzierung der Länder einforderte. Mit dem Monopol der Bauherrin kann sie hier die Länder letztlich beliebig unter Zugzwang setzen.

Des Weiteren verdüstern sich die Aussichten für die Länder, weil die Kriterien für den Mitteleinsatz deutlich verschärft werden. Nach der Anlage 8.7 der LuFV müssen die Mittel volkswirtschaftlich vertretbar sein. Hierüber entscheiden Grenzwerte wie Ein-/Aus-/Umsteigerzahlen an Bahnhöfen und auf Strecken, die im Osten durchaus harte Hürden aufbauen.

2.6 Kalkulierte Unterfinanzierung arbeitet auf betriebswirtschaftlich optimales Netz hin

Die These der Unterfinanzierung des Bestandsnetzes habe ich bewusst an die sechste Stelle gerückt. Der Grund: Zu häufig adressiert die Schienenverkehrsbranche den kleinsten gemeinsamen Nenner an die Politik, es müssten an erster Stelle mehr Mittel in das System gepumpt werden. Diese Botschaft verkleistert die Notwendigkeit, eine Fülle an organisatorischen Hausaufgaben zuerst angehen zu müssen. Denn so wie die Infrastrukturfinanzierung und –bewirtschaftung derzeit aufgestellt sind (Priorität auf sinnlose Hochgeschwindigkeitsstrecken, Prestigebahnhöfe, kein Wettbewerb im Netzbereich), ist in vielen Fällen ein eingesparter Euro besser angelegt.

Dies vorausgeschickt ist dennoch am Ende des Tages die Aussage richtig, dass das heutige Bestandsnetz nicht mit einem Jahresbudget von 2,5 Mrd. € Bundesmitteln plus Eigenmittel der DB AG in Höhe von 0,5 Mrd. € dauerhaft gehalten werden kann. Vielmehr ist die Unterfinanzierung auf 0,5 bis 1 Mrd. € anzusetzen. Hierfür gibt es folgende Indizien:

- **Überschlagsrechnung I:** Im Zuge der Diskussion um das PRIMON-Gutachten 2006 bezifferte die Bundesregierung das Bruttoanlagevermögen der Infrastruktur (aktivierte Investitionen plus Baukostenzuschüsse) auf 130 bis 150 Mrd. €. Unterstellt man diesen Wert als Wiederbeschaffungskosten und setzt die durchschnittliche Abschreibungsdauer über alle Gewerke auf 33,3 Jahre an, beträgt die jährliche lineare Abschreibung 3%. Bei 130 Mrd. € Vermögenswert ergibt sich ein jährlicher Werteverzehr von 3,9 Mrd. €.
- **Überschlagsrechnung II:** Seit der Bahnreform 1994 wurden mindestens 4 Mrd. € jährlich brutto investiert. Da Neu- und Ausbauinvestitionen nach ihrer Fertigstellung den Bestand erhöhen, konvergiert in einer langfristigen Betrachtung der Durchschnittswert aller Investitionen mit dem Ersatzinvestitionsbedarf. Steigen die Planungs- und Baukosten überproportional, nimmt der Bedarf sogar noch zu. Somit ist auch nach dieser Rechnung mit 4 Mrd. € Bestandsnetzinvestitionen zu rechnen.
- **Indiz III:** Das Anlagenalter – wie in 2.2 beschrieben – ist seit 2005 beständig gestiegen. Dies bedeutet, dass die im Durchschnitt abgängigen Anlagen nicht in gleichem Umfang ersetzt werden.

- Indiz IV: Die DB AG hat in den letzten drei Jahren mindestens 200 Mio. € p.a. aus dem Neu- und Ausbausetat in den Topf für Bestandsnetzinvestitionen umgeschichtet. 2008 soll dem Vernehmen nach das Gleiche bewilligt worden sein. Darüber hinaus strebt die DB AG intensiv an, Projekte aus dem Bestandsnetz in den Neu- und Ausbau-Plafond umzuwidmen.
- Indiz V: Im Verkehrsausschuss hat die DB AG im Sommer dieses Jahres eine Folie präsentiert, derzufolge eine Übersteuerung des Bestandsnetzes in Höhe von 900 Mio. € drohe, die auf Preissteigerungen der jüngeren Zeit beruhe.
- Indiz VI: Im Bereich der Stationen soll der Investitionsstau relativ gesehen sogar noch erheblich größer sein.

Alles in allem weckt die Indizienkette den dringenden Verdacht, dass der Mittelansatz für das Bestandsnetz deutlich zu kurz greift. Ich vermute, dass dies seit jeher bekannt war, aber absichtlich verschwiegen wurde, um keine Begehrlichkeiten anderer Verkehrsträger zu wecken.

Was sind die erwartbaren Folgen einer chronischen Unterfinanzierung? Aus der Sicht der EIU der DB AG bieten sich vier Handlungsoptionen:

- Werden die Probleme schubarer, indem die betriebliche Qualität im Netz weiter abbaut, wird die DB AG die öffentlichen Gebietskörperschaften auffordern, Geld nachzuschießen. Dies trifft an erster Stelle den Bund, aber auch die Länder, die bereits seit 2004 einen zunehmenden Anteil der Lasten übernommen haben.
- Die DB AG wird weiterhin versuchen, einen Teil der Mittel für Neu- und Ausbau umzuschichten. Das Argument, das Bestandsnetz müsse Vorrang haben, ist stets schlagkräftig, verengt aber im gleichen Maße den Spielraum für sinnvolle Kapazitätsausdehnungen.
- Sind öffentliche Mittel nicht anzapfbar, werden die EIU darüber nachdenken müssen, den Anteil der Nutzerfinanzierung zu erhöhen. Dies tangiert vor allem die Trassen- und Stationsentgelte. Hierbei ist vor allem der Benchmark Straße zu beachten. Je mehr Mauteinnahmen dort erwirtschaftet werden, desto größerer Druck wird auf der Schiene lasten, in dieser Hinsicht Schritt zu halten. Insbesondere das BMF wird darauf drängen. Steigen die Nutzungsentgelte, reduziert sich der komparative Kostenvorteil der Schiene zu anderen Verkehrsträgern.
- An vierter Stelle verbleibt die Möglichkeit, das Netz zu verkleinern. Allerdings wirkt diese Maßnahme nur langfristig, weil die Stilllegung von Strecken vom Eisenbahn-Bundesamt genehmigt werden muss, das seiner Aufsichtsfunktion in letzter Zeit mit gesteigerter Intensität nachzukommen scheint.

In der Summe wird deutlich, dass keine der Ausweichreaktionen erfreuliche Perspektiven verheißt. Am kritischsten wäre es jedoch, das Problem der Unterfinanzierung weiterhin zu verdrängen.

2.7 Kapazität

Das Messkonzept der LuFV ist bislang ausschließlich auf die **statische** Leistungsfähigkeit einer **Strecke** in Form von **Hauptgleisen** unter den idealisierten Bedingungen des Normzugs ausgerichtet. Die Realität des betrieblichen Alltags in einem eng vermaschten Netz ist jedoch – wie schon angedeutet - erheblich komplexer. Der Störfall ist Teil des Regelbetriebs, und die Aufnahmefähigkeit des Netzes bei steigender Nachfrage hängt maßgeblich von der dynamischen Kapazität ab. Diese wird durch die Anzahl und Lage von Überhol-/Abstellgleisen sowie Kreuzungsbahnhöfen bestimmt.

Aufgabe der Bahninfrastrukturpolitik ist es, die Kapazitätsentwicklung des Netzes primär am langfristigen Bedarf seiner aktuellen wie potenziellen Nachfrager auszurichten. Darüber hinaus können regional- oder strukturpolitische Kriterien eine Rolle spielen. Dieser volkswirtschaftliche Primat gilt auch dann, wenn er im Widerspruch zu kurzfristigen Renditeinteressen stehen sollte. Es sei daran erinnert, dass sich auch in Straßenbereich die Mehrzahl der Verkehrswege betriebswirtschaftlich nicht rechnet. Das Instrument der LuFV ist ein Mosaikbaustein, um den unternehmensübergreifenden Auftrag bestmöglich umzusetzen.

Der vorliegende LuFV-Entwurf blendet die Kapazität als maßgeblichen Qualitätsparameter nahezu vollständig aus. Lediglich im Hinblick auf die Verhandlungen zur Folge-LuFV 2013 wird in Aussicht gestellt, die Eignung des Indikators Kapazität zu prüfen. Dies ist eindeutig zu wenig.

3 Tieferliegende Ursache der LuFV-Mängel: Echte Steuerung unerwünscht

Das Konstrukt der LuFV gründet wie jeder Vertrag auf der Annahme, dass die Vertragspartner auf gleicher Augenhöhe hart, aber fair miteinander umgehen, während jede Seite versucht, für sich das Beste herauszuholen. Unabdingbar ist die Bereitschaft des Bundes, nötigenfalls auch Konflikte auszutragen, die bis zu einer juristischen Auseinandersetzung eskalieren können. Allerdings sollte es aufgrund der 100%igen Eigentümerstellung des Bundes möglich sein, andere Lösungswege zu beschreiten.

Gleicht man das Verhalten der Bundesregierung, speziell aber des BMVBS in den letzten Jahren mit den Anforderungen an eine effektive Steuerung der Schieneninfrastruktur ab, wird klar, warum die LuFV in ihrer aktuellen Fassung kaum Lenkungswirkung entfalten wird. Solange der Bund die Bahnpolitik allein dem industriepolitischen Motiv der geplanten Teilprivatisierung unterordnet, wird er nichts in die LuFV hineinverhandeln, was der DB AG wehtun könnte.

Zu befürchten ist, dass sich hieran nichts ändern wird, solange die Infrastruktur zumindest mittelbaren Einfluss auf die Werbewirksamkeit der Equity Story der DB ML AG ausübt. In der Lebenswirklichkeit ist es nicht vorstellbar, dass ein Sachbearbeiter des EBA oder des BMVBS ernsthaft Vorbereitungen trafe, um Qualitätsverfehlungen der EIU in zwei- oder gar dreistelliger Millionenhöhe zu sanktionieren. Der lange Arm des Eigentümers griffe genauso ein, wie er derzeit eine Anreizregulierung verhindert.

Insofern ziehe ich das Fazit: Die LuFV schadet nicht, sie wird aber auch wenig nützen, solange der Bund seinen bahnpolitischen Kurs in Richtung Unabhängigkeit der EIU nicht korrigiert. Die Datenbasis dürfte sich im Laufe der Zeit etwas verbessern, jedoch kann die DB AG kein Interesse haben, echte Transparenz herzustellen.

Tröstlich ist, dass der Spielraum für Nachbesserungen an der LuFV dauerhaft erhalten bleibt, weil die Infrastruktur im Holdingmodell nicht selbst Teil der Privatisierungsmasse werden kann. Auch wenn der Börsengang mittlerweile nicht vor Frühjahr 2010 stattfinden kann, ist der Handlungsbedarf hoch, die größten Schwächen der LuFV so schnell wie möglich abzustellen. Spätestens nach einem Probejahr 2009 müssen die notwendigen Anpassungen in die Wege geleitet werden.

Vorab per Email: verkehrs-ausschuss@bundestag.de

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung (BMVBS)
- Sekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin



Hauptverband der
Deutschen Bauindustrie e.V.

DER
HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER

Michael Knipper
Rechtsanwalt

Postanschrift: 10898 Berlin

Kurfürstenstraße 129
10785 Berlin
Telefon (0 30) 2 12 86-1 50
Telefax (0 30) 2 12 86-1 49
e-mail:
michael.knipper@bauindustrie.de

28. November 2008
Kp

**Öffentliche Anhörung am 3. 12. 2008 zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)
- Übermittlung der Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vereinbarungsgemäß übermitteln wir Ihnen vorab unsere schriftliche Stellungnahme für die öffentliche Anhörung am 3. Dezember 2008.

Wir haben diese gemeinsam mit der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. (BVMB) erstellt, da beide Verbände bei der Thematik LuFV eng zusammenarbeiten und gleiche Interessen vertreten.

Für die Bauindustrie werden an der Anhörung teilnehmen:

- Herr RA Michael Knipper, Hauptverband der deutschen Bauindustrie e.V.
- Herr RA Eberhard Schwager, Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V.

Für eventuell weitere Rückfragen stehe ich Ihnen selbstverständlich auch gerne im Vorfeld der Anhörung zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.

RA Michael Knipper

Anlage
Stellungnahme

Stellungnahme

des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie e. V.

und

der Bundesvereinigung

Mittelständischer Bauunternehmen e. V.

zur

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der

Deutschen Bahn AG

Ausschussdrucksache 16 (15) 1300 (Anlage 1)

A. Allgemeines

Die Bundesrepublik Deutschland (Bund) will den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) - d. h. der DB Netz AG, der DB Station & Service AG und der DB Energie GmbH – mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) langfristig einen jährlichen Infrastrukturbeitrag von 2,5 Mrd. € als **nicht rückzahlbaren Zuschuss** zur Verfügung stellen. Mit diesem jährlichen Beitrag soll die Eisenbahninfrastruktur des Bundes mit dem Ziel erhalten werden, dass die Qualität der Eisenbahninfrastruktur über Jahre gesehen gleich bleibt bzw. sich verbessert.

Eine Vielzahl der im HDB und der BVMB organisierten Bauunternehmen arbeitet für die DB AG. Deshalb haben wir von Anbeginn mit Interesse die Entwicklungen zum Abschluss der LuFV verfolgt und nehmen nachfolgend zum „Entwurf der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) - Stand: 10. November 2008“ Stellung.

B. Stellungnahme

Grundsätzlich begrüßen der HDB und die BVMB (im Folgenden: Bauverbände) den Abschluss einer LuFV zwischen Bund, DB AG und EIU. Der vorliegende Entwurf bringt für die EIU über viele Jahre Planungssicherheit und führt zur Verstetigung der Mittel, den die EIU für Instandhaltung und Ersatzinvestitionen aufwenden können. Dies bedeutet auch für die Bauunternehmen, die für die EIU arbeiten, eine Sicherheit für ihre zukünftigen Investitionen und den Einsatz ihrer Kapazitäten.

Ob jedoch das Prognoseziel erreicht werden kann, die **Qualität** der Schieneninfrastruktur mit den begrenzten Ressourcen von 2,5 Mrd. Euro zu verbessern oder auf gleichbleibenden Niveau zu halten, ist noch nicht klar. Einer Diskussion über eine Anhebung der Beiträge sollte sich nicht verschlossen werden.

Es muss jedoch sichergestellt werden, dass die EIU die mit der LuFV zur Verfügung gestellten Mittel dann auch **ausschließlich** für die Erhaltung und die Verbesserung der Infrastruktur verwenden. Hierfür reicht nicht aus, dass nur reine Instandhaltungsmaßnahmen erfolgen, vielmehr müssen auch Ersatzinvestitionen durchgeführt werden. Nur so kommt der Bund seinem Gewährleistungsauftrag aus Artikel 87 e Abs. 4 GG nach, dass eine den Verkehrsbedürfnissen entsprechende Eisenbahninfrastruktur in entsprechender Qualität in der Bundesrepublik Deutschland zur Verfügung steht.

Dies vorausgeschickt bitten wir um Berücksichtigung der nachfolgenden Punkte:

I. Lebensalter als sanktionsbewehrtes Kriterium des Anlagenvermögens fehlt

Der vorliegende Entwurf der LuFV verzichtet auf die bisher praktizierte Einzelfall-basierte Input-Kontrolle der Investitionen und löst diese durch eine globale Output-Kontrolle ab.

Die Bauverbände halten die hierzu verwandte „Kennziffer des theoretischen Fahrzeitverlustes“ mit entsprechender Sanktionierung für ein wirksames Mittel der Output-Kontrolle.

Dabei muss aber bedacht werden, dass neben dem „theoretischen Fahrzeitverlust“ **das fortschreitende Alter** der Anlagen zwar errechnet, aber nicht sanktioniert wird. Am Beispiel der Brücken ist dies am einfachsten darzustellen:

Brücken können, ohne dass dies über die „Kennziffer theoretischer Fahrzeitverlust“ erkennbar ist, über ihre bilanzielle Nutzungsdauer hinaus ohne Einschränkungen befahren werden. Mit überdurchschnittlich hohem Instandhaltungsaufwand kann die uneingeschränkte Nutzung weiter verlängert werden, ohne die notwendigen Ersatzinvestitionen zu tätigen. Würde diese Strategie flächendeckend verfolgt, käme jedoch der Zeitpunkt, an dem viele Brücken nicht mehr lange instand gehalten werden können. Die folgend notwendigen Ersatzinvestitionen sind dann so groß, dass sie finanziell und arbeitstechnisch nicht mehr zu realisieren sind, was langfristig zum Zusammenbruch des Netzes führen könnte. (Zum durchschnittlichen Anlagenalter der wesentlichen Infrastrukturelemente – wo bereits jetzt das steigende Anlagenalter ersichtlich ist - siehe beigefügter Auszug aus dem allgemeinen Teil des Infrastrukturzustands- und entwicklungsberichts der DB AG – **Anlage**).

So sollten in § 12 "Infrastrukturkataster" - unter den wesentlichen Ausstattungsmerkmalen - wie auch in § 13 "Infrastrukturqualität" – unter 13.2. bei der Definition der Qualitätskennzahl für die Beschreibung des uneingeschränkt nutzbaren Zustandes - sanktionsbewehrte Qualitätskriterien des Alters (d. h. Zielvorgaben) der Infrastruktur aufgenommen werden. Ein rein rechnerisches interpolieren der Summe von Einzelteilaltern bildet einen falschen Realwert ab.

Dies wäre auch gerade vor dem Hintergrund ratsam, dass nach §§ 13.3 bis 13.7 i. V. m. den Anlagen 13.2.4. und 13.6. die Qualitätskennzahl erst mit Wirkung zum 1. Januar 2010 berücksichtigt wird. So könnte gerade für die Übergangszeit von 2008 - 2010 wenigstens das Anlagenalter – das bei der DB AG bereits vollumfänglich im SAP-System hinterlegt ist - als die Bemessungsgröße für die fehlende Qualitätskennzahl hilfsweise herangezogen werden.

Es muss ein fundamentales Anliegen des Bundes im Sinne einer wirksamen Output-Kontrolle sein, neben der „Kennziffer des theoretischen Fahrzeitverlustes“ jährlich festzustellen, ob das Lebensalter der einzelnen Anlagen der Eisenbahninfrastruktur sinkt oder steigt. Nur über die Entwicklung des Lebensalters der Eisenbahninfrastruktur kann festgestellt werden, ob der Infrastrukturbeitrag des Bundes von den EIU zur langfristigen Substanzerhaltung genutzt wurde.

Petition:

Zur Sicherung der Substanzqualität sollten in einem Anlagenspiegel jährlich das Alter und der Zustand der

- Gleise
- Weichen und Kreuzungen
- Brücken
- Tunnel
- Oberleitungsanlagen
- Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik

einzelnen durch die EIU bewertet und festgehalten werden.

Der Bundesrechnungshof prüft anhand dieser Angaben das Alter und den Zustand der Anlagen neben der sanktionsbewerten Qualitätskennzahl des Theoretischen Fahrzeitverlustes.

II. Sicherstellung der wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung

Gemäß § 9 LuFV verpflichten sich die EIU, den Infrastrukturbeitrag unter Beachtung des haushaltsrechtlichen Grundsatzes der wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung einzusetzen. Dies ist im Hinblick darauf, dass es sich bei den LuFV-Beiträgen um Steuergelder handelt, auch erforderlich.

Deshalb ist sicherzustellen, dass die Mittel nach der LuFV in einem transparenten Wettbewerb auf der Basis einer erschöpfenden und eindeutigen Leistungsbeschreibung mit fairer Risikoverteilung vergeben werden, und keine Inhouse-Vergaben erfolgen.

Hierzu haben sich die Bauverbände mit der DB AG und den EIU auf „Vergaberegeln zu den Investitionen des Bundes in die Schieneninfrastruktur“ geeinigt, die einen solchen

Wettbewerb sicherstellen sollen. In dieser Vereinbarung wurde in V. 1 festgelegt, dass eine **Verpflichtung** zur Einhaltung der Vereinbarung in § 10 LuFV aufgenommen wird. Dies ist notwendig, um die bei der Verwendung von Steuermitteln notwendige Justiziabilität sicher zu stellen.

Dem wird die vorliegende Formulierung in § 10 LuFV bisher **nicht** gerecht. Hiernach ist die Vereinbarung lediglich „**darüber hinaus**“ – d. h. das Vergaberecht geht vor - anzuwenden und die EIU sollen ihre Vergabepaxis anhand der Vereinbarung „ausrichten“ – d. h. sie sind **nicht** verpflichtet. Dies entspricht **weder der Vereinbarung** der Bauverbände mit der DB AG **noch dem Zuwendungsrecht**.

Petition:

§ 10 LuFV ist wie folgt zu fassen:

Die EIU verpflichten sich, den Infrastrukturbeitrag in zuwendungsrechtlicher Präzisierung und Konkretisierung der Vorschriften des geltenden und zukünftigen Vergaberechts gemäß ihrer mit den Bauverbänden abgestimmten Vergaberegeln (Anlage 10 dieser Vereinbarung) zu verwenden.

Weitere Klarstellungen:

Darüber hinaus müsste § 10 LuFV auch in der „Anlage 7.1-3: Nachweis Mindestinstandhaltungsvolumen“ und in der „Anlage 8.3-2: Nachweis Mindestersatzinvestitionen“ berücksichtigt werden.

Die jetzigen Formulierungen beschränken sich für Unternehmen des DB-Konzerns auf den Nachweis von Instandsetzungsleistungen, sowie auf die Buchhaltung und Kostenrechnung, nicht jedoch - wie unabdingbar notwendig - auch auf die Einhaltung des § 10 und insbesondere der Anlage 10 bei der Vergabe und der Beauftragung. Auch ist der Begriff „anwendbare Vorschriften“ unklar.

So müsste es auf Seite 5/8 der Anlage 7.1.-3 lauten (Änderung im Fettdruck und durch Streichung kenntlich gemacht):

Bei der Beauftragung von Fremdleistungen an Dritte bzw. **von Unternehmen des DB-Konzerns** sind die ~~anwendbaren Vorschriften des Vergaberechts~~ § 10 LuFV zu beachten. Instandhaltungsleistungen von Unternehmen des DB-Konzerns, ~~für die das vergaberechtliche Dienstleistungsprivileg nach § 10 VgV („Konzern-~~

~~Eigenleistungen“) gilt~~, gelten für den hier in Rede stehenden Nachweis von Instandhaltungsleistungen als Fremdleistungen, weil sie buchhalterisch und kostenrechnerisch völlig analog zu konzernfremden Leistungseinkäufen behandelt werden.

Das gleiche würde für die Ausführungen auf Seite 3/6 der Anlage 8.3-2 gelten. Diese müssten ebenfalls dem vorgenannten Wortlaut angepasst werden, d. h.:

Bei der Beauftragung von Fremdleistungen an Dritte **bzw. von Unternehmen des DB-Konzerns** ~~sind die anwendbaren Vorschriften des Vergaberichts~~ ist § 10 LuFV zu beachten. Investitionsvorgänge durch Beschaffungen bei Unternehmen des DB-Konzerns, ~~für die das vergaberechtliche Dienstleistungsprivileg nach § 10 VgV („Konzern-Eigenleistungen“) gilt~~, gelten für den hier in Rede stehenden Nachweis von Investitionen ebenfalls als Fremdleistungen, weil sie buchhalterisch völlig analog zu konzernfremden Beschaffungsvorgängen behandelt werden.

Zur besseren **Transparenz** sollte zudem in den Anlagen 7.1-3 und 8.3.-2 der Buchungskreis Fremdleistungen **getrennt** nach **Fremdleistungen Dritter** sowie **eigener Unternehmen** des DB-Konzerns dokumentiert werden.

III. Nachweis der wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung

1. Das Zuwendungsrecht verlangt den Nachweis der sparsamen und wirtschaftlichen Mittelverwendung. Dieser muss im Einzelnen für jede Baumaßnahme überprüfbar sein.

Hierzu müssten die EIU eine jährliche Übersicht über die geplanten Baumaßnahmen veröffentlichen, die mit LuFV-Mitteln realisiert werden sollen. Für den Wettbewerb sind die Bauvorhaben erschöpfend und eindeutig mit fairer Risikoverteilung zu beschreiben.

Petitum:

Die EIU listen jährlich die einzelnen Baumaßnahmen auf und geben hierzu folgende Hinweise, nämlich

- Darstellung der Baumaßnahme
- Darstellung des Vergabeverfahrens (Offenes, Nicht offenes bzw. Verhandlungsverfahren)
- Submissionsergebnis

- Benennung des jeweiligen AN
- Vertragspreis
- Jeweiliger Abarbeitungs- und Abrechnungsstand in EURO der Baumaßnahme bis zum 31.12.
- Endgültiger Abrechnungspreis inklusive mögliche Zusatzleistungen oder geänderte Leistungen aus Planungsänderungen

Daneben sollten diese Angaben auch im Infrastrukturzustands- und –entwicklungsbericht (IZB, siehe Anlage 14.1) berücksichtigt werden.

2. Zudem stellt sich für uns die Frage, ob ein "Infrastrukturwirtschaftsprüfer" (siehe § 11 LuFV) die fachliche Kompetenz hat, neben rein kaufmännischen Fragen auch technische Inhalte zu prüfen und in welchem Verhältnis dieser zu den Prüfungen des Eisenbahnbundesamtes steht.

Dies sehen wir insbesondere im Hinblick auf **§ 8.3. LuFV (nachzuweisende Mindestersatzinvestitionen)** sehr kritisch. Nach § 8.3. Satz 3 LuFV stimmt der Bund allen Änderungen der Buchführungs- und Bilanzierungsrichtlinien der EIU zeitnah zu, wenn die Änderungen die Überprüfung des Nachweises des Mindestersatzinvestitionsvolumens nicht beeinträchtigen.

Unabhängig davon, dass die Überprüfung des Nachweises des Mindestersatzinvestitionsvolumens nicht das einzige Kriterium sein darf, was Änderungen Grenzen setzt, ist auch nicht nachvollziehbar, warum der Bund hier **bereits vorweg pauschal eine so weitgehende Zustimmung** erteilt, ohne zu wissen, welche Änderungen im Einzelnen beabsichtigt sind. Die pauschal erfolgte Zustimmungsregel in Satz 3 geht Satz 2 vor, mit der Folge, dass § 8.3 Satz 2 LuFV leerläuft, wonach Änderungen im Einvernehmen erfolgen. Wir regen an, dies noch einmal zu überdenken.

IV. Nicht verwendete Mittel

Nach § 3.1 LuFV erfolgt die Zahlung des Infrastrukturbeitrages in monatlichen Raten gemäß der in Anlage 3.2 festgelegten „Jahresganglinie“. Es stellt sich nun die Frage, was geschieht, wenn die EIU nicht alle Mittel in einem Kalenderjahr vollständig ausgeschrieben und vergeben haben. Dieses bereits aus der Vergangenheit bekannte Problem ist in der LuFV nicht geregelt.

Angenommen, es sind 5 Mio. € nicht vergeben worden. Dürfen die EIU diese dann als bahneigene Mittel ausweisen und frei verwenden oder werden diese ins nächste Jahr vorgetragen oder müssen diese zurückgegeben werden?

Aus Sicht der Bauwirtschaft müssen diese Mittel ins nächste Jahr vorgetragen werden. Nur so besteht ein hinreichender Anreiz für die EIU, die Mittel in jedem Jahr auch völlig auszuschöpfen.

V. Evaluierung der Vereinbarung Anlage 10 des § 10 LuFV

Wir regen an, dass vor Eintritt in die Verhandlungen nach § 24 LuFV über den Abschluss einer Folgevereinbarung die Regelung in § 10 LuFV nebst der mit den Bauverbänden getroffenen Vereinbarung (Anlage 10 der LuFV) evaluiert wird und das Ergebnis in die Entscheidung über die Fortsetzung mit einfließt.

VI. Anlage 10

Wir bitten dafür Sorge zu tragen, dass als Anlage 10 die aktuelle, von den Bauverbänden, der DB AG und den EIU unterzeichnete Vereinbarung beigelegt wird. Die jetzt beigelegte Version enthält in I. 2. 1. Absatz, letzter Satz und in I. 3. 1. Absatz, letzter Satz 3 noch einen Klammerzusatz „(Vorbehalt Klärung VOB)“, der entfallen ist.

Berlin / Bonn, 28. November 2008

RA Michael Knipper
Hauptgeschäftsführer
Hauptverband der
Deutschen Bauindustrie e. V.
Kurfürstenstraße 129
10785 Berlin

Tel: 030 – 212 86 151
Telefax: 030 – 212 86 149
Michael.knipper@bauindustrie.de

Dipl.-Volkswirt Friedhelm Noss
Hauptgeschäftsführer
Bundesvereinigung Mittelständischer
Bauunternehmen e. V.
Kaiserplatz 3
53113 Bonn

Tel: 0228 – 911 85 11
Telefax: 0228 – 911 85 22
noss@bvmb.de

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2007

Deutsche Bahn AG

März 2008

Teil 1.1

Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht, allgemeiner Teil

Deutsche Bahn AG, IPI2

März 2008

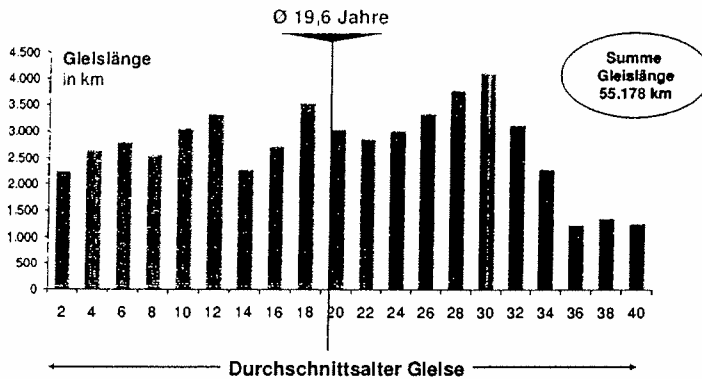
4.2.2 Anlagenalter

Für die wesentlichen Infrastrukturelemente Gleise, Weichen, Brücken und Bahnsteige wird im Folgenden das durchschnittliche Anlagenalter dargestellt.

In 2007 beträgt das durchschnittliche **Alter der Gleise 19,6 Jahre** (2006: 19,8 Jahre, 2005: 19,6 Jahre) und das der **Weichen 16,9 Jahre** (2006: 16,9 Jahre, 2005: 16,5 Jahre).

Die Gleisanlagen und Weichen konnten im Alter weitestgehend konstant gehalten werden, weil 2007 nachhaltig und verstärkt umfangreiche Ersatzinvestitionen für den Oberbau getätigt wurden.

Durchschnittsalter aller Gleise



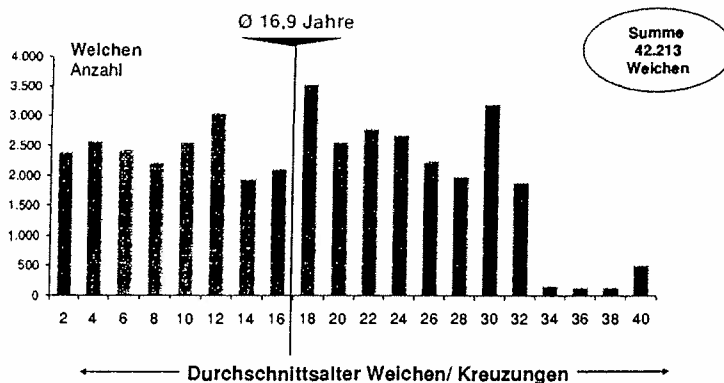
Durchschnittsalter aller Gleise beträgt 19,6 Jahre

Sichttag: 30.11.2007

Deutsche Bahn AG | Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbereich

Mobility Networks Logistics

Durchschnittsalter aller Weichen und Kreuzungen



Durchschnittsalter aller Weichen und Kreuzungen beträgt 16,9 Jahre

Sichttag: 30.11.2007

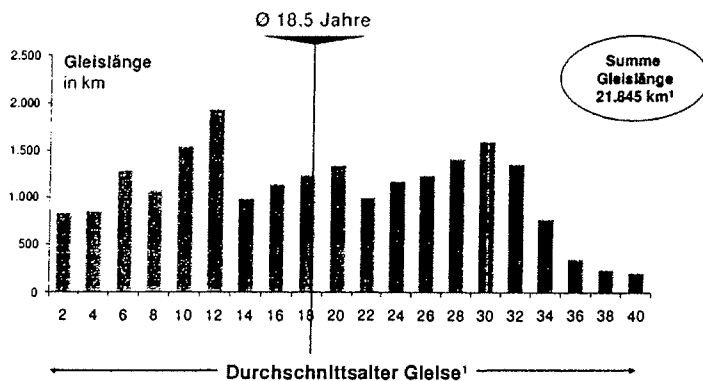
Deutsche Bahn AG | Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbereich

Mobility Networks Logistics

Auf den Strecken über 159 km/h beträgt das Durchschnittsalter der Gleise 18,5 Jahre (2006: 18,4 Jahre, 2005: 18,2 Jahr) und das der Weichen/Kreuzungen 15,5 Jahre (2006: 15,3 Jahre, 2005: 14,9 Jahre).



Durchschnittsalter Gleise auf Strecken > 159 km/h

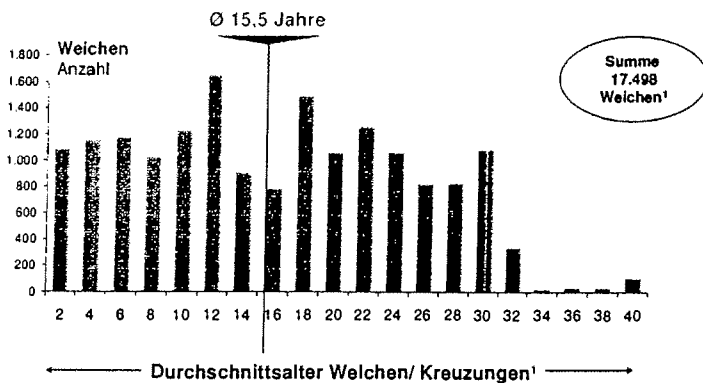


Durchschnittsalter der Gleise auf Strecken über 159 km/h beträgt 18,5 Jahre

Sichttag: 30.11.2007
 * Alle Strecken betrachtet mit zumindest abschnittsweise zulässiger Geschwindigkeit ≥ 160 km/h
 Deutsche Bahn AG | Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht
 Mobility Networks Logistics



Durchschnittsalter Weichen und Kreuzungen auf Strecken > 159 km/h



Durchschnittsalter der Weichen / Kreuzungen auf Strecken über 159 km/h beträgt 15,5 Jahre

Sichttag: 30.11.2007
 * Alle Weichen auf Strecken betrachtet mit zumindest abschnittsweise zulässiger Geschwindigkeit ≥ 160 km/h
 Deutsche Bahn AG | Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht
 Mobility Networks Logistics

Das durchschnittliche **Alter der Bahnsteige** von DB Station&Service im Jahr 2007 beträgt **47,8 Jahre** (2006: 47,6 Jahre, 2005: 46,4 Jahre). **Alter Bahnsteige**

Das durchschnittliche **Alter der Brücken** im Bestand der DB Netz AG liegt 2007 bei **53,6 Jahren** (2006: 53,1 Jahre, 2005: 52,5 Jahre). **Alter Brücken**

**Zusammenfassung der Stellungnahme zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) -
Ausschussdrucksache 16 (15) 1300 (Anlage 1)**

Grundsätzlich begrüßen der HDB und die BVMB den Abschluss einer LuFV. Der vorliegende Entwurf bringt für die EIU über viele Jahre Planungssicherheit und führt zur Verstetigung der Mittel, den die EIU für Instandhaltung und Ersatzinvestitionen aufwenden können. Dies bedeutet auch für die Bauunternehmen, die für die EIU arbeiten, eine Sicherheit für ihre zukünftigen Investitionen und den Einsatz ihrer Kapazitäten.

Allerdings ist nicht sichergestellt, ob das Prognoseziel erreicht werden kann, die **Qualität** der Schieneninfrastruktur mit den begrenzten Ressourcen von 2,5 Mrd. € zu verbessern oder auf gleichbleibenden Niveau zu halten.

Zudem regen die Verbände an, in der LuFV noch folgende Punkte zu berücksichtigen:

1. Aufnahme eines sanktionsbewehrten Qualitätskriteriums „Alter der Infrastruktur“.
2. Jährliche Bewertung des Alters und des Zustandes der einzelnen Infrastrukturanlagen (Anlagenspiegel) nebst der sanktionsbewehrten Qualitätskennzahl des Theoretischen Fahrzeitverlustes durch den Bundesrechnungshof.
3. Sicherstellung der wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung durch Neufassung von § 10 LuFV:
Die EIU verpflichten sich, den Infrastrukturbeitrag in zurechnungsrechtlicher Präzisierung und Konkretisierung der Vorschriften des geltenden und zukünftigen Vergaberechts gemäß ihrer mit den Bauverbänden abgestimmten Vergaberegeln (Anlage 10 dieser Vereinbarung) zu verwenden.
4. Berücksichtigung des § 10 LuFV in der „Anlage 7.1-3: Nachweis Mindestinstandhaltungsvolumen“ und der „Anlage 8.3-2: Nachweis Mindestersatzinvestitionen“.
5. Zum Nachweis der wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung listen die EIU jährlich die einzelnen Baumaßnahmen detailliert auf. Diese Angaben werden auch im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht berücksichtigt.
6. Eine pauschale Vorabzustimmung des Bundes in § 8.3. Satz 3 LuFV zu allen Änderungen der Buchführungs- und Bilanzierungsrichtlinien der EIU ist sehr weitgehend.
7. Von den EIU in einem Jahr nicht verwendete Mittel werden auf das nächste Jahr vorgetragen. Die EIU müssen die mit der LuFV zur Verfügung gestellten Mittel ausschließlich für die Erhaltung und die Verbesserung der Infrastruktur verwenden.
8. Evaluierung der Anlage 10 des § 10 LuFV vor Eintritt in die Verhandlungen nach § 24 LuFV über den Abschluss einer Folgevereinbarung zur LuFV.

Berlin / Bonn, 28. November 2008

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und DB AG und ihre Beziehung zur Anreizregulierung

*Eine ökonomische Analyse der beiden Reformwerke
zur Steuerung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen*

Einleitung und Zusammenfassung der Ergebnisse

Kay Mitusch (TU Berlin-WIP und IGES Institut)

Thorsten Beckers (TU Berlin-WIP)

Andreas Brenck (IGES Institut)

Gutachten im Auftrag des Hessischen Ministeriums
für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

3. November 2008

Einleitung und Zusammenfassung der Ergebnisse

Inhaltsverzeichnis

Einleitung und Zusammenfassung der Ergebnisse	6
Inhaltsverzeichnis	6
Einleitung	7
Zusammenfassung der Ergebnisse	9
Teil A: LuFV und Anreizregulierung	18
Teil B: Beteiligung der BNetzA an der Qualitätsregulierung?	38
Teil C: Vertragliche Gestaltung einer LuFV	48
Teil D: Qualitätsindikatoren	76

Einleitung

Die deutsche Bahnlandschaft ist im Umbruch. Derzeit wird die Organisationsstruktur der Deutschen Bahn AG im Sinne des „Holding-Modells“ umgebaut, um eine Teilprivatisierung der Verkehrs- und Logistikbereiche vorzubereiten und den übrigen Konzern mit den Infrastrukturbereichen vollständig in der Hand des Bundes zu belassen. Gleichzeitig sollen die Konditionen für den Finanzierungsbeitrag, den der Bund zum Erhalt des Infrastrukturbestandes zahlt, mit Hilfe einer langfristigen „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ (LuFV) neu geregelt werden. Zudem soll auch die Regulierung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu einer Anreizregulierung fortentwickelt werden.

Nicht nur der Bund, auch die Länder haben ein vitales Interesse an der Aufrechterhaltung eines funktionsfähigen, flächendeckenden und finanziell tragbaren Eisenbahnsystems in Deutschland. Durchaus kritisch setzen sie sich mit den Konzepten und Entwürfen auseinander, die der Bund mit der DB AG verhandelt. Dies führte schließlich zu einem eigenen Entwurf der Länder für eine LuFV und ihre gesetzliche Grundlage; dieser konkurriert derzeit mit dem Entwurf des Bundes für eine LuFV, der auf vorhandenen Gesetzen aufbaut.

In diesem Kontext beauftragte das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung die TU Berlin, Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik, und die IGES Institut GmbH mit der Erstellung eines Gutachtens „Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und DB AG und ihre Beziehung zur Anreizregulierung – eine ökonomische Analyse zweier Reformwerke zur zukünftigen Steuerung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen“.

In dem Gutachten sollten institutionelle Voraussetzungen und Rahmenbedingungen einer funktionsfähigen LuFV sowie auch ein konsistentes Gesamtgefüge aus geplanter LuFV und geplanter Anreizregulierung erarbeitet werden. Insbesondere sollten die vorhandenen konkreten Entwürfe einer LuFV bzw. eines LuFV-Gesetzes analysiert und bewertet werden. Nicht vorgesehen war für dieses Gutachten eine tiefgehende Analyse der Qualitätsmessung von Eisenbahninfrastruktur und adäquater Qualitätsindikatoren für eine LuFV. Dieses Thema kann, wie auch andere wichtige ingenieurwissenschaftliche und juristische Aspekte, nur gestreift werden.

Das Gutachten stützt sich insbesondere auf folgende Quellen bzw. Versionen:

- **LuFV-Entwurf des Bundes** (BMVBS) in der zuletzt überarbeiteten Fassung vom 22. August 2008 (die Anlagen sind auf den 4. September 2008 datiert): „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland („Bund“) – vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Bundesministerium der Finanzen – und der DB Netz AG, der DB Station & Service AG, der DB Energie GmbH sowie der Deutschen Bahn AG („DB AG“)“.
- **Gesetzentwurf des Bundesrates** vom 23. Mai 2008 (Bundesratsdrucksache 315/08 Beschluss): „Entwurf eines Gesetzes zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot“.

Der Vergleich dieser Entwürfe steht im Mittelpunkt des Gutachtens. Mitunter lohnt sich allerdings ein Rückblick auf den inzwischen **überholten Gesetzentwurf des Bundes für eine Privatisierung der DB AG vom 24. Juni 2007 (Kabinettsbeschluss)**. Ebenso wird eine aktuelle **Mitteilung der EU Kommission** an das Europäische Parlament und den Rat vom 6. Februar 2008 über „Mehrjahresverträge für die Qualität der Schieneninfrastruktur“ (KOM(2008) 54 endgültig) berücksichtigt sowie ein dazu gehöriges Arbeitspapier in englischer Sprache.

Das Gutachten ist in vier weitgehend unabhängige Teile gegliedert:

Teil A: LuFV und Anreizregulierung

Teil B: Beteiligung der BNetzA an der Qualitätsregulierung?

Teil C: Vertragliche Gestaltung einer LuFV

Teil D: Qualitätsindikatoren

Teil A geht zunächst auf die Ziele einer LuFV und der Anreizregulierung ein. Wir zeigen, dass beide Elemente zur Steuerung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen notwendig sind. Damit sich LuFV und Anreizregulierung ideal ergänzen, müssen sie jedoch aufeinander abgestimmt werden. In Teil B diskutieren wir die institutionelle Umsetzung der Qualitätssicherung und zeigen dabei insbesondere die wechselseitige Abhängigkeit von LuFV und Anreizregulierung. Die vertragliche Ausgestaltung der LuFV, insbesondere das Sanktionsinstrumentarium und das damit verbundene Problem, glaubwürdige Sanktionen zu etablieren, steht im Mittelpunkt des Teils C. Wir entwerfen dabei einen Vorschlag, der deutlich über die gegenwärtig diskutierten LuFV-Entwürfe hinausgeht und die Grundlage einer sachgerechten Steuerung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen bilden kann. Eine Anpassung der gesetzlichen Grundlage der LuFV ist dabei unvermeidlich. Abschließend werden in Teil D die gegenwärtig diskutierten Qualitätsindikatoren analysiert und Ergänzungsvorschläge erarbeitet.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Teil A: LuFV und Anreizregulierung sind aufeinander angewiesen.

1. **Kernaufgabe der LuFV ist es, langfristige Stabilität der Finanzierung und der staatlichen Anforderungen an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) zu schaffen.**

Der Staat muss seine „Infrastruktur-Bestellung“ (Netzumfang, -kapazität, -qualität) und seinen Finanzierungsbeitrag selbst bestimmen. Diese politische Aufgabe kann er nicht einer Regulierungsbehörde überlassen. Der aus volkswirtschaftlicher Sicht originäre Zweck des Finanzierungsbeitrags liegt jedoch darin, bei der gewünschten Infrastruktur auch die *Zugangsentgelte* zur Infrastruktur zu begrenzen. Hierzu bedarf es einer wirksamen Regulierung.

2. **Die LuFV allein oder in Kombination mit der gegenwärtigen Form der Entgeltregulierung ist jedoch kein Instrument, das Anreize zur effizienten Bewirtschaftung der Schieneninfrastruktur geben würde. Damit wird der originäre Zweck des Finanzierungsbeitrags, eine Senkung der Zugangsentgelte zu ermöglichen, ausgehöhlt.**

Die LuFV beinhaltet zwar den formalen „Grundsatz der sparsamen Mittelverwendung“, von diesem kann aber kein entscheidender Effizienzanreiz erwartet werden. Aufgrund der systematischen Informationsvorteile der EIU lässt sich die Angemessenheit der Kosten im ökonomischen Sinn – d.h. die Realisierung der geringstmöglichen Kosten – nicht im Rahmen einer direkten Kostenkontrolle überprüfen. Stattdessen sind die Instrumente der modernen Anreizregulierung, Unternehmensanalyse und Anreizsetzung, erforderlich.

Die gegenwärtige Entgeltregulierung erlaubt jedoch nicht, die Angemessenheit der Kosten zu überprüfen: Nach geltender Rechtslage (§14 Abs. 4 AEG) dürfen die EIU ihre Entgelte so bemessen, dass ihnen die insgesamt für die Erbringung der Pflichtleistung entstehenden Kosten zuzüglich einer Rendite ausgeglichen werden. Die Höhe nachgewiesener Kosten kann von der Bundesnetzagentur (BNetzA) jedoch nicht beanstandet werden. Die EIU haben daher kaum systematische Anreize, ihre Kosten auf das effiziente Niveau zu senken.

Zurückzuweisen ist daher der in der Präambel des LuFV-Entwurfs vom 22.8.2008 enthaltene Satz: „Den EIU als Betreibern der Infrastruktur werden durch diesen Vertrag die [von der EU-Richtlinie 2001/14/EG] geforderten Anreize zur Senkung der mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten und der Zugangsentgelte gegeben. Dies erfolgt insbesondere durch die Begrenzung der Zuwendungen auf einen jährlichen, real sinkenden Infrastrukturbeitrag bei vertraglich definierter Qualitätsanforderungen an die Infrastruktur.“
Tatsächlich können real sinkende Zuwendungen des Bundes als *Rechtfertigung für steigende Zugangsentgelte* dienen, *ohne* dass damit ein Anreiz zur Kostensenkung verbunden wäre.

3. Parallel zur LuFV muss daher eine Anreizregulierung, speziell eine Price Cap-Regulierung nach modernen Standards realisiert werden.

Durch die Vorgabe einer zeitlich begrenzten und üblicherweise im Zeitablauf (inflationsbereinigt) sinkenden Preisobergrenze etabliert die Price Cap-Regulierung einen starken Anreiz zur Kostensenkung, da entstehende Gewinne innerhalb einer Regulierungsperiode beim EIU verbleiben. Durch die Vorgabe anspruchsvoller zeitlicher Preispfade werden erwartete Produktivitätssteigerungen dabei durch die sinkenden Preise an die Kunden des Unternehmens weitergegeben.

4. LuFV und Anreizregulierung können sich, richtig gestaltet, ideal ergänzen.

Eine langfristig stabile und effizient ausgestaltete LuFV setzt stabile Vorgaben und Rahmenbedingungen für die Anreizregulierung, da sie Infrastrukturqualität und staatliche Finanzierung fest schreibt. Die Anreizregulierung etabliert auf dieser Basis Anreize für eine effiziente Bewirtschaftung der Infrastruktur, insbesondere auch für den effizienten Einsatz der LuFV-Mittel.

Um die Vorteile der Anreizregulierung vollständig ausschöpfen zu können, muss sie sich auf *alle* laufenden Aktivitäten des EIU beziehen, also sowohl auf den operativen Betrieb der Infrastruktur als auch auf den Infrastrukturerhalt (= Instandhaltung *und* Ersatzinvestitionen). Jede Beschränkung der Anreizregulierung auf einen Teilbereich verringert ihren Wirkungsgrad und etabliert ggf. separate Steuerungs-Regime für die zusammengehörigen Elemente des Infrastrukturerhalts.

Teil B: Die BNetzA sollte darüber hinaus auch an der Qualitätsregulierung beteiligt werden.

5. Die Qualitätsregulierung ist eine Querschnittsaufgabe beider Steuerungsinstrumente.

Die Qualitätsregulierung ist von entscheidender Bedeutung für den Erfolg sowohl der LuFV als auch der Anreizregulierung. Die zuständigen Institutionen, BNetzA und EBA, sollten daher beide in die Qualitätsregulierung eingebunden werden. Dies gilt sowohl für die *Überwachung der Qualität*, bei der die BNetzA ihre Kenntnisse der Infrastruktur und der Nutzer einbringen sollte, als auch für die *Setzung von Qualitätskriterien*. Hier kann die BNetzA im Rahmen der Anreizregulierung – aufbauend auf den in der LuFV fixierten Basiskriterien – komplexere und in Entwicklung befindliche Qualitätskriterien (wie etwa zur Kapazität) flexibler setzen als die LuFV.

Teil C: Die LuFV muss als langfristig stabile Grundlage *glaubwürdig* sein.

6. Die Kernaufgabe der LuFV, langfristige Stabilität der Finanzierung und der Anforderungen an die EIU zu schaffen, muss glaubwürdig sein.

Die EIU brauchen Planungssicherheit und Entpolitisierung ihres Kerngeschäfts. Voraussetzung dafür ist, dass *die LuFV selbst* von den Beteiligten als eine glaubwürdige, langfristig stabile Grundlage angesehen wird. Der derzeitige LuFV-Entwurf des Bundes erfüllt diese Voraussetzung nicht in ausreichendem Maße. Notwendig sind:

- i. *glaubwürdige* finanzielle und institutionelle Sanktionen im Falle einer Nichteinhaltung der Qualitätsanforderungen durch das EIU,
- ii. ausreichende Vertragslaufzeit, unabhängige Kontrollen, Transparenz und eine adäquate institutionelle Verankerung der LuFV,
- iii. ausreichende Finanzierung der EIU, so dass eine Vertragseinhaltung überhaupt möglich ist.

7. Zu Punkt i.: Um glaubwürdig zu sein, muss die LuFV eine sorgsam konstruierte Kaskade finanzieller und institutioneller Sanktionen im Falle einer Nichteinhaltung der Qualitätsanforderungen vorsehen.

Bei Verstößen gegen Qualitätsanforderungen sollten zunächst *finanzielle Sanktionen* verhängt werden, deren Höhe die Bedeutung und Dauerhaftigkeit des Verstoßes reflektieren müssen. Bei dauerhaften, systematischen Problemen sollten Nachbesserungspflichten gelten, bei denen die EIU konkrete Planungen mit überprüfbaren Zwischenschritten vorlegen müssen.

Finanzielle Sanktionen können jedoch im Fall der Eisenbahnen des Bundes nicht beliebig verstärkt werden – sie verlieren ab einem gewissen Punkt ihre Anreizwirksamkeit. Das EIU wird sich dann überwiegend auf Nachverhandlungen zur Erhöhung der Zuwendungen konzentrieren. Daher müssen sie durch *institutionelle Sanktionen* ergänzt werden, die dadurch charakterisiert sind, dass bei nachhaltiger Nichteinhaltung der Qualitätskriterien die Zuständigkeiten der EIU für den Erhalt ihrer Infrastruktur eingeschränkt (definiert nach zeitlichen oder sachlichen Kriterien) oder ganz beendet werden. Die institutionellen Sanktionen müssen, um ihrerseits glaubwürdig zu sein, *graduell* ansteigen. Denn vor der Verhängung sehr harter Sanktionen wird der Staat selbst zurückschrecken und lieber in Nachverhandlungen treten. Um institutionelle Sanktionen rechtlich zu ermöglichen sind Änderungen am Rechtsrahmen (insb. Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG)) erforderlich.

Eine solche Kaskade institutioneller Sanktionen sollte folgende Aspekte beinhalten: Bei Nichteinhaltung der Nachbesserungspflichten sollte ein anderes Unternehmen mit der Durchführung der Nachbesserungen (auf Kosten des EIU) beauftragt werden. Bei wiederholten Pflichtverletzungen sollten bestimmte Tätigkeiten an andere Unternehmen zu übertragen sein (Pflicht zum Outsourcing / zur Ausschreibung). Als nächste Eskalationsstufe ist die dauerhafte Übertragung von Teilnetzen auf Dritte vorzusehen, die mit einer entsprechenden Übertragung von LuFV-Mitteln einhergehen muss. Ansatzpunkt sind dabei *regionale Netze*, für die insbesondere durch die Regionalisierung des SPNV bereits entsprechende Erfahrungen und institutionelle Grundlagen bestehen – beides unterstützt die Glaubwürdigkeit dieser Sanktionsdrohung. Erst als ultima ratio ist die Kündigung der LuFV anzudrohen, die dann mit einer Auflösung des Holding-Modells und einer Überführung in ein Trennungsmodell des Bahnsystems verbunden sein muss.

8. Zu Punkt ii.: Die Glaubwürdigkeit der LuFV als langfristiges Steuerungsinstrument erfordert eine ausreichende Vertragslaufzeit, unabhängige Kontrollen, Transparenz und eine adäquate institutionelle Verankerung.

Eine sinnvoll ausgestaltete, durch eine Anreizregulierung flankierte LuFV sollte eine Vertragslaufzeit von 10 bis 15 Jahren aufweisen, um ein allzu frühes Neuverhandeln – und strategisches Einstellen darauf – zu vermeiden. Nur dann ist die angestrebte langfristige Stabilisierung zu erreichen.

Unabhängige Kontrollen und Transparenz sind entscheidend dafür, dass die betroffenen Stakeholder (insbesondere EVU, Aufgabenträger und Länder) und der Eigentümer die Wirkungsweise der LuFV – wie der parallel einzuführenden Anreizregulierung – abschätzen und einschätzen können. Erforderlich sind dazu detaillierte Informationen über die Qualitätsentwicklung wichtiger Anlagen in regionaler Differenzierung, Informationen über Ursachen eventueller Fehlentwicklungen, über die Konsequenzen für die EIU sowie über die Beseitigung der Fehlentwicklungen. Eine solche Transparenz verbessert nicht nur die Handlungsfähigkeit der Stakeholder, sondern verleiht den Vorgaben der LuFV zusätzliche Glaubwürdigkeit, da die bilateralen Nachverhandlungen zwischen EIU und Bund erschwert werden. Um Transparenz zu sichern und Nachverhandlungen des Vertragswerks institutionell zu beschränken und zu regeln, ist eine rechtliche Verankerung der LuFV notwendig.

9. Zu Punkt iii.: Für eine ausreichende Finanzierung des Bestandsnetzes sind nach derzeitigem Kenntnisstand mindestens 2,5 Mrd. Euro jährlich als nichtrückzahlbare Zuwendungen erforderlich.

Es ist strittig, ob dieser Betrag unter Berücksichtigung zwischenzeitlicher Preissteigerungen einerseits und zwischenzeitlicher Produktivitätssteigerungen andererseits aktuell ausreicht. Aufgrund des hohen Alters vieler Anlagen und des wachsenden Durchschnittsalters bestehen hier erhebliche Zweifel. Strittig ist ebenfalls, ob auch Neu- und Ausbaumaßnahmen für den SPNV gemäß § 8. Abs. 2 BSchwAG und ein neuer Standard der Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) innerhalb dieses Kostenrahmens abgedeckt werden können. Diese Unsicherheiten über den Finanzierungsbedarf zeigen, wie wichtig es ist, unabhängige Daten über den Finanzierungsbedarf zu ermitteln. Als Grundlage für eine Anreizregulierung müssen alle Ertrags- und Aufwandspositionen ermittelt werden, so dass im Ergebnis deutlich wird, ob diese Summe auf Dauer reicht. Zudem würde die Anreizregulierung aufgrund ihrer Anreizsetzung dazu beitragen, den erforderlichen Aufwand zu begrenzen.

Teil D: Die Qualitätskriterien müssen sachlich vervollständigt und regional disaggregiert werden.

10. Die gegenwärtigen Qualitätskriterien sind unzureichend.

In Hinblick auf die Qualitätsindikatoren und Sanktionen ist der aktuelle LuFV-Entwurf noch eine Baustelle, die erst im Laufe der nächsten Jahre abgeschlossen werden soll: Für die Input-orientierten Kriterien „Mindestinstandhaltungs- und Mindestersatzinvestitionsvolumen“

sind noch keine Zielvorgaben vereinbart worden. Auch die fünf Output-orientierten Qualitätsindikatoren, die den uneingeschränkt nutzbaren Zustand der Schienenwege abschließend sicherstellen sollen, sind noch in Arbeit. Für das Kriterium „Bewertung Anlagenqualität“ der DB Station & Service AG soll erst zum 31.3.2009 ein Vorschlag von der DB Station & Service AG entwickelt werden. Bei dem Kriterium „Gleisgeometrie“ der DB Netz AG fehlt noch der Berechnungsmodus zur Feststellung der Zielverfehlung. Es ist vorgesehen, dass die DB Infrastrukturgesellschaften, d.h. die regulierten Unternehmen selbst, die ausstehenden Zielvorgaben definieren, ohne dass sich der Bund effektive Durchgriffsmöglichkeiten vorbehalten hat, mit denen an Allgemeinwohlinteressen orientierte Vorgaben durchgesetzt werden könnten. Nur die Kriterien „theoretischer Fahrtzeitverlust“, „Funktionalität der Bahnsteige“ (für DB Station & Service AG und RegioNetz Infrastruktur GmbH) und „Versorgungssicherheit der Bahnenergie“ sind bislang weitgehend geregelt.

Auch wenn diese Lücken wie vorgesehen geschlossen werden, bleiben die Qualitätsindikatoren der LuFV unvollständig und können *nicht* den uneingeschränkt nutzbaren Zustand der Schienenwege abschließend beschreiben. Allenfalls bleibt zu hoffen, dass mit dem Kriterium Bewertung Anlagenqualität die Nutzerqualität der Personenbahnhöfe – der für die Attraktivität des Personenverkehrs mit entscheidend ist – noch adäquat erfasst wird. **Derzeit fehlen generell Output-orientierte Kriterien zur Substanzqualität der Bahnhöfe und des Schienennetzes.** Die Berücksichtigung der Gleisgeometrie ist zur Sicherung der Substanzqualität *nicht* ausreichend. Zwar sind zusätzlich auch ein Indikator zum Anlagenalter und Gesamtzustandsnoten für Brücken und Tunnel vorgesehen, doch ohne Sanktionen. **Die Kapazität, zentrales Qualitätsmerkmal des Netzes, bleibt gänzlich unberücksichtigt.**

11. Regionale Teilnetze müssen durch Mindeststandards oder differenzierte Berücksichtigung bei der Berechnung von Mittelwerten geschützt werden.

Im LuFV-Entwurf fehlen streckenbezogene oder auf regionale Teilnetze bezogene Qualitätskriterien. Insbesondere ist die Art der Aggregation zu Gesamtnetz-Indikatoren durch einfache Summierung oder Durchschnittsbildung nicht akzeptabel. Sie eröffnet den EIU die Möglichkeit, selektiv ganze Teilnetze zu vernachlässigen und dies an anderer Stelle zu kompensieren, so dass die Qualitätsindikatoren nicht reagieren. Damit sind für den Schienenverkehrsmarkt zentrale Marktsegmente faktisch nicht durch Qualitätskriterien abgesichert. Zur Absicherung der regionalen Netze gibt es zwei Möglichkeiten: Entweder werden auf regionale Teilnetze bezogene Qualitätsindikatoren als regionale Mindeststandards festgesetzt, oder die auf das Gesamtnetz bezogenen Kriterien werden als *geometrisches Mittel* aus den Teilnetzindikatoren gebildet (im Gegensatz zur einfachen Summierung oder Durchschnittsbildung).

Zusammenfassende Bewertung des LuFV-Entwurfs vom 22. August 2008 und unmittelbare Empfehlungen

12. Der LuFV-Entwurf des Bundes fällt weit hinter die genannten Anforderungen an eine LuFV zurück.

Zwar enthält er finanzielle Sanktionen. Es fehlt aber jegliche institutionelle Sanktion, denn der bei wiederholter Pflichtverletzung vorgesehene Rückfall in die bisherige Finanzierungspraxis nach BSchwAG ist keine Sanktion. Das unterminiert die Glaubwürdigkeit der LuFV als langfristige, stabile Grundlage des Verhältnisses Bund-Bahn.

Bei den finanziellen Sanktionen soll nach LuFV-Entwurf für jedes EIU jeweils nur der Indikator mit der höchsten Unterschreitung berücksichtigt werden. Das setzt falsche Anreize. Es müssen stets alle Indikatoren (die unabhängige Tatbestände messen) berücksichtigt werden, so dass sich die Rückforderungen kumulieren. Ggf. müssen kompensierend die Sanktions-Parameter für jeden einzelnen Indikator abgeschwächt werden.

Letztlich sind gegenwärtig die finanziellen Anreize, welche die LuFV setzt, in ihrer Wirkung auf das Management der EIU kaum abschätzbar. Ursachen sind das komplexe und methodisch problematische Vorgehen bei der Ermittlung der finanziellen Sanktionen, vor allem aber die fehlende Abschätzung der finanziellen Vorteile, welche die EIU aus Zielverfehlungen ziehen können – das Kalkül der EIU in Bezug auf Einhaltung der Vorgaben ist daher kaum vorhersagbar.

Das System der Qualitätskriterien muss erweitert werden, um einen adäquaten Zustand der Schieneninfrastruktur auch in den regionalen Netzen langfristig zu sichern.

Es fehlt eine parallele Anreizregulierung, die eine kosteneffiziente Bewirtschaftung der Schieneninfrastruktur zum Ziel hat.

13. Die aktuell verhandelte LuFV sollte nur als Einstieg betrachtet werden und eine kurze Laufzeit von etwa 3 Jahren aufweisen.

Auch wenn ein Output-orientiertes Steuerungsinstrument wie die LuFV prinzipiell der richtige Weg ist, sind doch die aufgezeigten inhaltlichen Probleme und insbesondere die fehlende Flankierung durch die Anreizregulierung zu schwerwiegend, um der LuFV in ihrer gegenwärtigen Ausgestaltung eine langfristige Steuerungsaufgabe zuzuweisen. Die erste LuFV-Periode sollte daher insbesondere dazu dienen, die Zeit zu überbrücken, in der die institutionellen Arrangements zur Steuerung der EIU vollständig ausgearbeitet werden. In dieser Zeit ist Anreizregulierung gesetzlich umzusetzen, die Folge-LuFV vorzubereiten, indem die dargestellten konzeptionellen Probleme des gegenwärtigen LuFV-Entwurfs angegangen werden, und die zukünftige Abstimmung zwischen Anreizregulierung und LuFV zu optimieren. Erforderlich sind damit auch erhebliche rechtliche Anpassungen (Änderung oder Ersetzung des BSchwAG zur Schaffung einer adäquaten LuFV, Änderung des AEG zur Schaffung einer Anreizregulierung).

14. Ein Bedarf für Gesetzesänderungen ergibt sich aus folgenden Erfordernissen:¹

- **Einführung einer Anreizregulierung für EIU:** Auf der Basis des derzeit gültigen AEG kann eine Anreizregulierung nicht etabliert werden. Die ex ante-Genehmigung der Zugangsentgelte, die Ausrichtung der Entgeltobergrenzen an den bei effizienter Bewirtschaftung *angemessenen* Kosten der EIU und die entsprechenden Informationsrechte des Regulierers müssen gesetzlich verankert werden.
- **Staatliche Finanzierung der EIU durch nicht-rückzahlbare Zuwendungen als Normalfall:** Das derzeit gültige BSchwAG sieht diese Finanzierungsform nur als Ausnahmefall vor, dies entspricht weder der seit Jahren praktizierten Realität noch den zukünftigen Erfordernissen.
- **Institutionelle Sanktionen als Rückgrat einer glaubwürdigen LuFV:** Damit die LuFV überhaupt als langfristig stabile Grundlage wahrgenommen wird, muss sie für den Fall der Nichteinhaltung der Qualitätskriterien graduelle institutionelle Sanktionen enthalten. Außerdem müssen bilaterale Nachverhandlungen zwischen Bund und DB AG erschwert werden. Beides bedarf einer gesetzlichen Grundlage, die u.a. die derzeit gültigen Regelungen des BSchwAG ändert oder ersetzt.
- **Keine Zweckbindung der LuFV-Mittel für Investitionen, sondern Öffnung auch für Instandhaltungsmaßnahmen:** Das BSchwAG erlaubt den Einsatz öffentlicher Mittel nur für Investitionen, nicht für die Instandhaltung. Diese Beschränkung wurde in den LuFV-Entwurf des Bundes übernommen. Sie ist jedoch ökonomisch kontraproduktiv und muss aufgehoben werden. Zugleich sollte allerdings klargestellt werden, dass LuFV-Mittel immer vorrangig den Ersatzinvestitionen zugeordnet werden, so dass Ersatzinvestitionen nur dann als eigenmittelfinanziert gelten können, wenn ihr Gesamtbetrag die LuFV-Mittel übersteigt

¹ Siehe dazu Teil C des Gutachtens, Abschnitt C.3.3.3.

■ An
Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Sekretariat
Herrn Jacobi
Platz der Republik 1
11011 Berlin

■ Prof. Dr. Ronald Pörner
HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER
Telefon +49 (0) 30 - 20 62 89 - 10
Fax +49 (0) 30 - 20 62 89 - 50
Mobil +49 (0) 172 - 383 86 06
E-Mail poerner@bahnindustrie.info


Berlin, 28. November 2008
**Schriftliche Stellungnahme des VDB
Öffentliche Anhörung am 03.12.2008**

Sehr geehrter Herr Jacobi,

entsprechend Ihres Schreibens vom 18.11.2008 erlatten Sie beiliegend die
Stellungnahme des VDB zur Anhörung zum Thema „Leistungs- und
Finanzierungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der
Deutschen Bahn AG“.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen


Ronald Pörner
HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER

ANLAGE: VDB-STELLUNGNAHME LUFV

■ Verband der Bahnindustrie in
Deutschland (VDB) e. V.
Jägerstraße 65
10117 Berlin
Telefon +49 (0) 30 - 20 62 89 - 0
Fax +49 (0) 30 - 20 62 89 - 50
E-Mail info@bahnindustrie.info
www.bahnindustrie.info

■ Geschäftsführung
Prof. Dr. Ronald Pörner
HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER
Axel Schuppe
GESCHÄFTSFÜHRER

■ Präsidium
Friedrich Smaxwil
PRÄSIDENT
Dr. Klaus Baur
VICEPRÄSIDENT FAHRZEUGE

James N. Sanders
VICEPRÄSIDENT INFRASTRUKTUR
Michael J. Walter
VICEPRÄSIDENT MITTELSTAND
Dr. Dieter Klumpp
Hans Leibbrand
Dr. Manfred Lerch
Dr. Wolfgang Schlosser
Werner Schmidt-Weiss

■ Bankverbindung
Dresdner Bank
Kto. 41044 722 00
BLZ 120 800 00
■ Steuernummer
27/622/50243

Öffentliche Anhörung am 03.12.2008 zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutsche Bahn AG - Stellungnahme des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.

1. Vorbemerkung

Es ist überfällig, dass für die Finanzierung und die Qualitätssicherung der bestehenden Schieneninfrastruktur eine feste vertragliche Grundlage zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutsche Bahn AG (DB AG) geschaffen wird. Die DB AG muss als Infrastrukturbetreiber sichergehen, dass der Bund seinen verfassungsrechtlichen Gewährleistungsauftrag erfüllt, indem er die notwendigen Mittel für die Investitionen in das Bestandsnetz langfristig bereitstellt. Im Gegenzug muss der Bund die verkehrspolitische und fiskalische Gewähr haben, dass auf der Leistungsseite die Mittel optimal eingesetzt werden. Gradmesser ist eine gleichbleibend hohe Qualität der Substanz der Schieneninfrastruktur, um die Schienenverkehre möglichst optimal durchführen zu können.

Kernstück der Vertragsbeziehung zwischen dem Bund als Mittelgeber und der DB AG als Dienstleister ist eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV). Die LuFV soll die Rechte und Pflichten beider Vertragspartner abschließend regeln. Nach dem Entwurf der Bundesregierung vom 10.11.2008 verpflichtet sich der Bund, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) der DB AG künftig 2,5 Mrd. € pro Jahr zweckgebunden zur Durchführung von Ersatzinvestitionen zur Verfügung zu stellen. DB Netz AG erhält 2,2 Mrd. €, DB Station & Service AG 250 Mio. € und DB Energie GmbH 50 Mio. € p. a.. Diese Beträge werden als nicht rückzahlbare Zuschüsse an und zur ausschließlichen Verwendung durch die EIU gewährt.

Als Gegenleistung müssen die EIU garantieren, die Schieneninfrastruktur in einer bestimmten Qualität bereitzustellen. Dazu wird in der Präambel festgestellt, dass die EIU „ihre Schienenwege in einem uneingeschränkt nutzbaren Zustand zu erhalten haben.“ Dieser Zustand wird anhand von Outputkriterien spezifiziert. Erfüllen ein oder mehrere EIU eines oder mehrere Qualitätsziele nicht oder unterschreiten sie die Mindestbeträge für Instandhaltungsaufwendungen und Ersatzinvestitionen, kann der Bund seinen Infrastrukturbeitrag ganz oder teilweise zurückfordern.

2. Bewertung aus Sicht des VDB

Der VDB begrüßt ausdrücklich, dass der LuFV-Entwurf den Schwenk vollzieht, die einzel-fallbasierte Inputkontrolle der Investitionen durch eine Outputkontrolle abzulösen. Entscheidend aus der Sicht der Nutzer ist das Ergebnis der Bewirtschaftung der Schienenwege, d.h. eine gleichbleibend hohe Substanzqualität. Wie der Betreiber seine Vorgabe im Rahmen der sicherheitstechnischen Anforderungen erfüllt, soll im Grundsatz seiner unternehmerischen Tätigkeit überlassen werden.

Der VDB erwartet durch den Abschluss der LuFV hoffentlich zum 01. Januar 2009 zukünftig eine

- unbürokratische,
- zügige,
- berechenbare und
- kontinuierliche

Investitionspolitik der DB AG für das Bestandsnetz mit dem Ziel, die Schienenwege in einem uneingeschränkt nutzbaren Zustand zu erhalten. Nur so können die Chancen für den Verkehrsträger Schiene in Deutschland gemäß der Ziele der Bahnreform weiter umgesetzt werden. Hinsichtlich einzelner Inhalte innerhalb der LuFV gibt es aus Sicht des VDB noch Verbesserungspotenziale, die im Rahmen einer Folge-LuFV gehoben werden sollten.

Zu den folgenden Inhalten der LuFV nehmen wir wie folgt Stellung:

2.1. Höhe des Infrastrukturbeitrages des Bundes und Mindestinstandhaltungsbeitrag der EIU

Die vorgesehenen 2,5 Mrd. Euro pro Jahr als Bundesbeitrag sind als nicht ausreichend zu bewerten. Durch die Veranschlagung des Jahres 2001 als Preisbasis ist bereits ein deutlicher Wertverlust eingetreten. Ein weiterer Wertverlust durch Inflation ist absehbar. Daher wäre ein Infrastrukturbeitrag des Bundes in Höhe von mindestens 3,0 Mrd. Euro pro Jahr angemessen. Der Mindestinstandhaltungsbeitrag der EIU soll sich in einer Spanne zwischen 1,25 Mrd. Euro im Jahr 2009 und 1,0 Mrd. Euro im Jahr 2013 bewegen (Ist 2007: ca. 1,65 Mrd. Euro). Diese Absenkung ist, trotz angenommener Effizienzsteigerungen bei der DB AG, wenig zielführend, insbesondere wenn man für den Vertragszeitraum von einer weiteren starken Steigerung des Verkehrsaufkommens im Bestandsnetz ausgeht.

Weiterhin ist gemäß § 2.1 der LuFV sicherzustellen, dass der Infrastrukturbeitrag in der praktischen Umsetzung tatsächlich für Ersatzinvestitionen der EIU verwendet wird und nicht etwa für Neu- und Ausbaumaßnahmen.

2.2. Qualitätskennzahlen

Die vorgeschlagenen Qualitätskennzahlen wie Fahrzeitverlust und Standardsignalabweichung zur Messung der Netzqualität sind sinnvoll, müssen bei einer Folge-LuFV aber noch ergänzt werden, siehe unsere Ausführungen weiter unten.

Bei der Berechnung des theoretischen Fahrzeitverlustes, hier Infrastrukturmängel, fließen allerdings nur Langsamfahrstellen mit mehr als 180 Tagen Bestehenszeit ein. Hier wäre eine Verringerung zu begrüßen. Langsamfahrstellen in Bahnhöfen werden gar nicht berücksichtigt.

Der Aspekt der Entwicklung der Kapazität des Netzes wird durch die vorgeschlagenen Qualitätskennzahlen u. E. nach nicht hinreichend abgebildet. Daher ist der in § 13.7 formulierte Ansatz sehr zu begrüßen, bei einer Folge-LuFV ggf. auch die Kapazität als Kennzahl aufzunehmen. Der VDB regt an, die Entwicklung einer geeigneten Methodik im Dialog mit der Branche bereits im Jahr 2009 einzuleiten.

Die vorgesehenen Kennzahlen für die Messung der Bahnhofsgüte und der Energieversorgung werden begrüßt.

Die Qualitätskennzahlen der DB AG Netz AG sollten mindestens auf Teilnetze bezogen sein. Ein Bezug der Kennzahlen nur auf das Gesamtnetz reicht nicht aus. Der Zuschnitt auf Teilnetze soll es ermöglichen, dass Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsmaßnahmen in wirtschaftlich sinnvollen Einheiten durchgeführt werden können. Im vorliegenden Entwurf ist nur bei der Kennzahl „theoretischer Fahrtzeitverlust“ eine Differenzierung nach Fern- und Ballungsnetz, Regionalnetzen und Gesamtnetz vorgesehen. Eine weitere Ausdehnung ist für den Abschluss einer Folge-LuFV angeraten.

Ebenfalls sollte in einer Folge-LuFV die Entwicklung des durchschnittlichen Alters wichtiger Anlagenarten wie beispielsweise Stellwerke, Signale, Weichen, Fahrleitungen, Unterwerke etc. unbedingt als sanktionsbewährte Kennzahl direkt mit aufgenommen werden, beispielsweise im Rahmen einer noch zu definierenden Endschaffungsregelung. Der VDB bietet an, an der Entwicklung einer entsprechenden Methodik mitzuwirken.

Warum die Kennzahl „Gleisgeometrie“ erst ab 01.01.2010 gelten soll, müsste noch begründet werden. Gleiches gilt für die Kennzahl „DB Regio Anlagenqualität“.

2.3. Laufzeit

Anfangs erscheint die vorgesehene Laufzeit von zunächst 5 Jahren als sinnvoll; dies insbesondere deswegen, da in Deutschland mit einem Instrument wie der LuFV bisher keine Erfahrungen vorliegen und diese dann in eine (längerfristige) Folgevereinbarung einfließen können.

2.4. Veränderungen des Umfangs der Schienenwege

Im LuFV-Entwurf gibt es einen Spielraum zur Kürzung von Strecken. Es können 2 % der Strecken stillgelegt werden, ohne dass sich der Zuschuss des Bundes ändert. Der guten Ordnung halber sei darauf hingewiesen, dass dabei die gesetzlichen Regelungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) zu beachten sind. Dennoch kann man von einem Fehlanreiz sprechen, da sich Sparpotenziale für die DB AG eröffnen könnten, ohne dass der Infrastrukturbeitrag gesenkt wird. Kritisch ist anzusehen, dass bei weiteren darüber hinaus gehenden Stilllegungen zunächst nur Verhandlungen über die Anpassung der Infrastrukturförderung zu führen sind.

2.5. Objektivität und Transparenz der Daten

Die EIU ermitteln die Daten zum Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht selbst. Die nachhaltige Objektivität und Transparenz der Daten und Kennzahlen muss dabei sichergestellt sein. Hier sehen wir insbesondere den Bund gefordert. Es sollte sichergestellt werden, dass die betroffenen Politiker und Fachverbände Zugang zum Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht erhalten.

2.6. Rückforderung Infrastrukturbeitrag

Sollte es notwendig werden, dass der Bund Infrastrukturbeiträge in Teilen oder sogar in Gänze zurückfordern muss, so ist sicherzustellen, dass diese „Strafzahlungen“ der Schieneninfrastruktur nicht ersatzlos entzogen werden. Vielmehr ist es absolut unabdingbar (insbesondere auch unter Berücksichtigung unserer Ausführungen unter 2.1), dass diese „Einnahmen“ des Bundes der Schieneninfrastruktur weiterhin zweckgebunden beispielsweise in einem Sondervermögen zur Verfügung stehen.

2.7. Ausrüstung ausgewählter Strecken des Bestandsnetzes mit ETCS

Es ist grundsätzlich richtig, das europäische Zugleitsystem ETCS nicht aus den ohnehin zu knappen LuFV-Mitteln zu finanzieren. Stattdessen sollte eine gesonderte zweckgebundene Finanzierung über die nächsten 5 Jahre bereitgestellt werden. Dies könnte beispielsweise aus den Mitteln für den Bedarfsplan erfolgen, die ab 2009 um die Mehreinnahmen aus der LKW-Maut anteilig erhöht werden. Damit wäre die in Brüssel angemeldete Zeitplanung für die Umsetzung des deutschen ETCS-Migrationsplans nicht gefährdet.

3. Fazit

Der vorliegende LuFV-Entwurf ist aus Sicht des VDB eine gute Grundlage, um den Leistungsaustausch zwischen Bund und den EIU der DB AG den Erfordernissen einer professionellen und effektiveren Steuerung über Verträge anzupassen. Der Entwurf legt die Basis dafür, die Qualität der Substanz der Schienenwege für die nächsten fünf Jahre aufrechtzuerhalten. Es kommt nun darauf an, dem Vertragswerk und den daran beteiligten Partnern einen Vertrauensvorschuss zu geben, um mit der LuFV ab 01. Januar 2009 arbeiten und die notwendigen Erfahrungen sammeln zu können.

Wir empfehlen daher den Mitgliedern des Verkehrsausschusses, dem vorliegenden LuFV-Entwurf zuzustimmen.

Wir appellieren weiter an die Vertragsbeteiligten, die LuFV im Sinne des Artikels 87e, Abs. 4 des Grundgesetzes so in die Praxis umzusetzen, das sie den Interessen der großen Mehrheit der relevanten Stakeholder so weit wie möglich gerecht wird.

Einer rechtzeitigen inhaltlichen Weiterentwicklung (Stichwort: Folge-LuFV) unter stärkerer Einbeziehung der relevanten Verbände des Bahnsektors und der Politik als bisher sollten sich die Vertragsbeteiligten in der Zukunft nicht verschließen, insbesondere nicht vor dem Hintergrund der unter 2 von uns angeführten Verbesserungsvorschläge.

Berlin, den 28. November 2008

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.
Jägerstraße 65
D - 10117 Berlin-Mitte

www.bahnindustrie.info