

**Deutscher Bundestag**Ausschuss für Verkehr  
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

**18(15)129-D**Stellungnahme - Öffentl.  
Anhörung am 05.11.2014**DIE BAHNINDUSTRIE.**

VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.

## ■ An

Herrn Martin Burkert  
Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Deutscher Bundestag  
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Berlin, 3. November 2014

**Stellungnahme zum Entwurf der Leistungs- und  
Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) zwischen der Bundesrepublik  
Deutschland und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) der  
DB AG**

Sehr geehrter Herr Burkert,  
sehr geehrte Mitglieder des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur  
des Deutschen Bundestages,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, eine Stellungnahme aus Sicht des  
Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e. V. zum Entwurf der  
Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) zwischen der  
Bundesrepublik Deutschland und den EIU der DB AG abgeben zu dürfen.

Unsere Stellungnahme entnehmen Sie bitte der Anlage zu diesem Schreiben.

Mit freundlichen Grüßen



Ronald Pörner  
HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER

ANLAGE

## ■ 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

■ 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

Dr. Martin Lange  
PRÄSIDENT  
Andreas Becker  
VIZEPRÄSIDENT MITTELSTAND  
Volker Schenk  
VIZEPRÄSIDENT INFRASTRUKTUR  
Dr. Jürgen Wilder  
VIZEPRÄSIDENT FAHRZEUGE  
Dr. Henning Biebinger  
Dr. Frank Gropengießer  
Dieter John  
Werner Schmidt-Weiss  
Dr. Robert Wassmer

## ■ Bankverbindung

Commerzbank AG  
IBAN: DE66 1208 0000 4104 4722 00  
BIC: DRESDEFF120  
Berliner Volksbank  
IBAN: DE34 1009 0000 2262 8710 05  
BIC: BEVODEBB

## ■ Steuernummer

27/622/50243

**Stellungnahme zum  
Entwurf der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) zwischen der  
Bundesrepublik Deutschland und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) der  
DB AG**

1. Vorbemerkung

Mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV I) haben Bund und Deutsche Bahn 2009 ein sinnvolles Instrument für den Erhalt des bestehenden bundeseigenen Schienennetzes gelegt. Es hat sich – trotz einiger Schwächen – in der Praxis grundsätzlich bewährt.

Wir begrüßen es daher, dass dieses Instrument nun als LuFV II mit einigen Verbesserungen fortgeführt werden soll. Dazu ist insbesondere die deutlich höhere Finanzausstattung zu zählen. Es bleiben aber auch weiterhin Schwächen bestehen, vor allem bei der Erfassung und Bewertung des Netzzustandes.

2. Bewertung des VDB zum Entwurf der LuFV II

2.1. Zielsetzung der LuFV II

Ein Blick in die Präambel wirft unmittelbar die erste Frage zum angestrebten Zustand des Bestandsnetzes auf. Darin wird als verändertes Ziel gegenüber der LuFV I formuliert: „Sie („die EIU“) haben ihre Schienenwege in einem qualitativ hochwertigen Zustand zu erhalten. Der Zustand der Schienenwege bemisst sich nach Qkz dieser Vereinbarung.“ Mit dieser neuen Formulierung soll also der Zustand als hochwertig festgestellt werden, wenn die Zielwerte der wenigen und hoch aggregierten Qualitätskennziffern (Qkz) erreicht werden. Nach Auffassung des VDB liegt hierin ein wesentliches Problem, denn wichtige Eigenschaften und Leistungsmerkmale der Schieneninfrastruktur werden nur unzureichend oder gar nicht durch die Qkz erfasst.

Die neue Formulierung werten wir eher als eine Abschwächung der Zielsetzung gegenüber der Vereinbarung aus dem Jahr 2009. Damals wurde noch der „uneingeschränkt nutzbare Zustand“ als – vielleicht zu hohe – Messlatte gelegt.

Der neu hinzugekommene „Generationsansatz“ für das „optimierte Netz“ bis 2040 ist deswegen zu befürworten. Dieser Ansatz zeugt in gewisser Weise aber davon, dass wir nach 20 Jahren Bahnreform und 5 + 2 Jahren LuFV I offenbar noch immer weit entfernt sind von einem optimalen Zustand des Schienenbestandsnetzes.

2.2. Finanzierung des Ersatzinvestitionsbedarfs und der Instandhaltung

Die deutliche Erhöhung der in Aussicht gestellten Finanzmittel auf durchschnittlich vier Mrd. Euro pro Jahr begrüßen wir ausdrücklich.

Wir sehen darin nicht zuletzt auch die Ergebnisse der Daehre- bzw. Bodewig-Kommission und die Meinung anderer Experten bestätigt, die seit Jahren die gravierende Unterfinanzierung angemahnt und auf einen jährlichen Mittelbedarf von mindestens vier Mrd. Euro für das bundeseigene Schienenbestandsnetz hingewiesen haben.

Der Vollständigkeit halber sei angemerkt, dass Daehre/Bodewig darüber hinaus weitere 200 Millionen Euro pro Jahr für den Abbau des Investitionsrückstandes der letzten 15 Jahre für zwingend erforderlich halten. Diese Mittel sieht die LuFV II trotz Generationsansatz nicht vor.

Weiterhin ist die Verpflichtung der EIU zu einem spürbar höheren Mindestinstandhaltungsbeitrag in Höhe von durchschnittlich 1,6 Mrd. Euro gegenüber vormals 1,1 Mrd. Euro zu befürworten.

Positiv werten wir die Etablierung eines Finanzierungskreislaufs, indem die Dividendenausschüttungen der DB AG an den Bund nun fest für Investitionen in die Schieneninfrastruktur in Form von Zuwendungen des Bundes vorgesehen sind. Allerdings sehen wir hier zwei Unwägbarkeiten. Zum einen muss sichergestellt sein, dass die Dividende tatsächlich und in der geplanten Höhe zurückfließt und nicht, je nach Kassenlage des Bundes, für andere Zwecke umgewidmet wird. Und zweitens kann nicht sichergestellt werden, dass die DB AG zukünftig auch in der Lage sein wird, die geplanten Dividenden zu erwirtschaften. Immerhin geht es um durchschnittlich 440 Millionen Euro pro Jahr, die dem Netz daraus zu Gute kommen sollen.

Die unmittelbare Rückführung der Bahn-Dividende in das Schienennetz eröffnet jedoch die Möglichkeit, den Betrag der Eigenmittel der EIU von ehem. 0,5 Mrd. Euro auf nunmehr 0,1 Mrd. Euro zu senken und somit die in der Bilanz der DB AG aktivierungspflichtigen Investitionen zu reduzieren. Davon soll im Rahmen der LuFV II Gebrauch gemacht werden. Dies ist jedoch nur dann zu begrüßen, wenn dadurch der in den letzten Jahren kontinuierliche Anstieg der Trassenpreise und Stationsentgelte zumindest gestoppt werden kann. Idealerweise sollte damit auch eine Umkehr hin zu sinkenden Preisen eingeleitet werden, um im intermodalen Wettbewerb langfristig bestehen zu können.

Die Höhe des Ersatzinvestitionsbedarfs mit Bestandsnetzrelevanz in Ausbauvorhaben („Bedarfsplanprämissen“) wird zwar separat ausgewiesen, jedoch nicht näher spezifiziert. Sollte darunter anteilig auch die mit der EU vertraglich vereinbarte Ausrüstung der durch Deutschland führenden europäischen Schienenverkehrskorridore mit ETCS fallen, wäre es aus Sicht der Bahnindustrie zu begrüßen. Denn dabei handelt es sich um Strecken des Bestandsnetzes, auf dessen Teilabschnitten auch der Ersatz von Altstellwerken durch moderne Elektronische Stellwerke (ESTW) notwendig ist. Insbesondere der Korridor A (Rotterdam bis Genua; in Deutschland 670 km von Emmerich bis Weil am Rhein) ist zwingend bis 2018 mit ETCS auszurüsten.

Die DB AG muss, gegebenenfalls auch unter stärkerer Beteiligung der Lieferanten und externen Planungsunternehmen als bisher, sicherstellen, dass die höhere Finanzmittelausstattung auch mit einer entsprechenden Projektplanung und -management für die Investitionsvorhaben hinterlegt sind. Bereits für das Jahr 2015 ist ein Bedarf in Höhe von 3,74 Mrd. Euro definiert, den es abzarbeiten gilt.

### 2.3. Qualitätskennziffern

Um den angestrebten hochwertigen Zustand umfassend feststellen zu können, sollten alle wesentlichen Bestandteile und Leistungsmerkmale der Schieneninfrastruktur möglichst vollständig und nachvollziehbar anhand der Qualitätskennzahlen abgebildet werden.

Das mit der LuFV I etablierte Berichtsregime wurde teilweise ergänzt und verändert. So ist eine neue sanktionsbewehrte Kennzahl „Brücken“ hinzugekommen.

Bei der Qkz „Anzahl Infrastrukturmängel (Anz-I)“ wurde die Zeitspanne bis zur Anrechnung eines Infrastrukturmangels als Qualitätsdefizit von 180 auf 100 Tage reduziert. Das ist zu begrüßen, hat jedoch zur Konsequenz, dass sich die Eingangsdaten zur Berechnung der Hauptqualitätskennziffer „Theoretischer Fahrzeitverlust (ThFzv)“ gegenüber der LuFV I stark verändern und folglich einer neuer Basiswert definiert werden musste. Damit ist eine Beurteilung gegenüber den LuFV I-Zielwerten kaum noch möglich.

Wie schon in der LuFV I fehlen auch im vorliegenden Entwurf der LuFV II weiterhin Kennzahlen:

- zum Fahrwegzustand (Gleise, Weichen, Oberleitungen),
- zur Altersstruktur aller Anlagen, insbesondere zur Leit- und Sicherungsanlagen sowie der Bahnstromversorgung (bisher nur erfasst: Gleise, Weichen, Brücken; nicht sanktionsbewehrt),
- zur Leistungsfähigkeit/Kapazität des Netzes.

#### 2.3.1. Fahrwegzustand

Kennzahlen über den Gleiszustand waren ursprünglich in der LuFV I vereinbart worden, wurden letztlich aber nicht in den Kennzahlenkanon übernommen. Im letzten Jahr hat der Bund erstmals von seinem Recht Gebrauch gemacht, selbst Messfahrten zu allgemeinen Kontrollzwecken und zum Aufbau einer unabhängigen Datengrundlage von Netzdaten durchzuführen. Es wurde gleichzeitig untersucht, ob die von der DB Netz AG selbst erhobenen Daten mit den „Bundesdaten“ übereinstimmen. Die Ergebnisse liegen den Experten leider nicht vor. Weiterhin ist es bedauerlich, dass die Entwicklung einer neuen Qkz zum Oberbauzustand erst ab 2015 geplant ist. Dies ist aus Sicht der Bahnindustrie viel zu spät. Offen lässt die Formulierung in § 13.4. auch, ob eine solche Kennzahl noch während der Laufzeit der LuFV II Eingang in die Qualitätsbeurteilung finden soll. Der VDB würde dies jedoch sehr begrüßen.

Sinnvoll wäre neben der Ermittlung des Gleiszustandes auch eine Beurteilung der Weichen, Schienen und der Oberleitungsanleitungsanlagen zur Sicherstellung möglichst optimaler Fahrbedingungen. Darüber hinaus kann durch die Erfassung des Oberbauzustandes Zeugnis abgelegt werden über den aktuellen Verschleißzustand der Anlagen. Die neue Kennzahl sollte sich also nicht allein auf den Gleiszustand beschränken, sondern vielmehr den gesamten Fahrwegzustand abbilden.

### 2.3.2. Altersstruktur der Anlagen

Das durchschnittliche Anlagenalter ist auch während der Laufzeit der LuFV I kontinuierlich gestiegen. Ein solcher Anstieg stellt für den Betrieb und die Sicherheit kurzfristig kein Problem dar. Es handelt sich jedoch um einen schleichenden Substanzverzehr, der mittel- und langfristig zu erheblichen Schwierigkeiten für den Eisenbahnbetrieb führen wird.

Die Entwicklung des Anlagenalters wird im IZB der DB AG nachrichtlich im Anhang erwähnt, ohne in das Sanktionssystem der LuFV einzufließen. Die Berichterstattung soll sich in der LuFV II weiter nur auf Gleise, Weichen und Brücken beschränken. Dies ist zu kritisieren. Denn diese unvollständige Abbildung der Anlagen im Bestandsnetz könnte Fehlinterpretationen zur Folge haben, die mit zukünftigen Haushaltsrisiken für den Bund einhergehen. Selbst wenn der Netzbetreiber die definierten Qualitätsziele in der Gegenwart und nahen Zukunft exakt erfüllt, sagt dies wenig über die künftige Entwicklung der Substanz des Netzes aus.

Die Berichterstattung über das Anlagenalter müsste also stärker differenziert und mindestens um Oberleitungen, Leit- und Sicherungsanlagen und Tunnel ergänzt werden.

### 2.3.3. Leistungsfähigkeit/Kapazität des Netzes

Ein vom Eisenbahn-Bundesamt beauftragtes externes Gutachten kam zu dem Ergebnis, dass eine Kennzahl zur Abbildung der Kapazität des Netzes unter den vom Auftraggeber genannten Prämissen nicht anwendbar ist, da sich kein Zusammenhang zwischen Wirkung der LuFV-Mittel und der bereitgestellten Kapazität feststellen ließ.

Aus Expertengesprächen innerhalb der Branche ist diese Schlussfolgerung jedoch nicht unumstritten. Wir regen deshalb an, die Überlegungen für die Einführung einer belastbaren Kapazitätskennzahl nicht gänzlich einzustellen.

### 2.4. Berichtswesen und unabhängige Messfahrten

Um sich ein fachgerechtes Urteil über den Zustand des Bestandsnetzes und den Wirkungen der mit der LuFV vom Bund bereitgestellten Investitionsmittel machen zu können, ist neben einer Erweiterung der bisherigen Qualitätskennzahlen eine transparente und nachvollziehbare Darstellung des Infrastrukturzustandes in Deutschland wichtig. Dies könnte auch durch vom EBA zu beauftragende unabhängige Auditoren erfolgen. In anderen Ländern, zum Beispiel in Frankreich, in den Niederlanden und der Schweiz, wird erfolgreich auf unabhängige Netzauditoren zurückgegriffen.

Damit würde erstmals fundiert über die heutige Basis des mit dem Generationsansatz angestrebten „optimierten Netzes“ diskutiert werden können.

Die im letzten Jahr erstmalig vom Bund beauftragten und von einem unabhängigen Gutachter durchgeführten Messfahrten sollten auch während der Laufzeit der LuFV II fortgeführt werden.

## 2.5. Folgen von Pflichtverletzungen

Bei den auch in der LuFV II vorgesehenen finanziellen Sanktionen ist darauf zu achten, dass diese nicht kontraproduktiv sind. Es sollte dringend vermieden werden, dem Netz ohnehin knappes Geld für Investitionen zu entziehen. Dagegen scheint ein zweckgebundenes Einfrieren von Mitteln durchaus denkbar, da so die Verwendung für andere, weniger zielführende Vorhaben ausgeschlossen wäre. Weiterhin sollte ein verbindlicher Aktionsplan mit erhöhten Berichtspflichten verlangt werden, um die Schlechtleistung zu beheben.

## 3. Abschließende Bewertung des VDB

Der Entwurf der LuFV II stellt eine Verbesserung gegenüber der ersten LuFV dar. Diese beschränkt sich jedoch im Wesentlichen auf die deutliche bessere Finanzmittelausstattung. Positiv ist auch die Einführung des Finanzierungskreislaufs zu bewerten, wenngleich die damit verbundene Dividendenausschüttung das Risiko mit sich bringt, dass die Dividende nicht in der geplanten Höhe erreicht und nicht in Gänze der Schieneninfrastruktur zur Verfügung gestellt wird.

Unvollständig sind nach wie vor die Qualitätskennziffern. Der aktuelle Kennzahlenkanon wird den tatsächlichen Netzzustand auch weiterhin nicht abbilden können. Hier gilt es, bei nächster Gelegenheit nachzubessern. Die Aufnahme der geplanten Qkz zum Fahrwegzustand noch während der Laufzeit der LuFV II ist wünschenswert.

Insgesamt gesehen plädiert der VDB für die Fortsetzung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und den EIU der Deutschen Bahn und einen zeitnahen Vertragsabschluss, damit sie wie geplant ab 2015 gilt.