



## **Wortprotokoll** der 20. Sitzung

### **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

Berlin, den 5. November 2014, 11:00 Uhr  
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1  
Paul-Löbe-Haus  
Raum E 600

Vorsitz: Reinhold Senker, MdB

## Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

### **Einzigiger Tagesordnungspunkt**

**Seite 3**

**Fortschreibung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DB**

**Selbstbefassung 18(15)SB-24**

Inhaltsverzeichnis / Stellungnahmen der  
Sachverständigen

**Seite: 22**

**Mitglieder des Ausschusses**

	<b>Ordentliche Mitglieder</b>	<b>Stellvertretende Mitglieder</b>
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Bilger, Steffen Donth, Michael Fischer (Hamburg), Dirk Funk, Alexander Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Kammer, Hans-Werner Lach, Günter Lange, Ulrich Lietz, Matthias Ludwig, Daniela Oßner, Florian Schnieder, Patrick Sendker, Reinhold Storjohann, Gero Viesehon, Thomas Wichtel, Peter Wittke, Oliver	Beermann, Maik Berghegger, Dr. Andre Dörflinger, Thomas Freudenstein, Dr. Astrid Jörrißen, Sylvia Jung, Xaver Koeppen, Jens Mayer (Altötting), Stephan Möring, Karsten Ostermann, Dr. Tim Pahlmann, Ingrid Rainer, Alois Rehberg, Eckhardt Schmidt (Ühlingen), Gabriele Schwarzer, Christina Sorge, Tino Stracke, Stephan Vaatz, Arnold Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wendt, Marian
SPD	Burkert, Martin Dörmann, Martin Hagl-Kehl, Rita Hartmann, Sebastian Herzog, Gustav Klare, Arno Kömpel, Birgit Lühmann, Kirsten Malecha-Nissen, Dr. Birgit Rimkus, Andreas Sawade, Annette Schiefner, Udo Zierke, Stefan	Bartol, Sören Brase, Willi De Ridder, Dr. Daniela Groß, Michael Hagedorn, Bettina Hitschler, Thomas Kahrs, Johannes Klingbeil, Lars Nissen, Ulli Post (Minden), Achim Raatz, Dr. Simone Rossmann, Dr. Ernst Dieter Rützel, Bernd
DIE LINKE.	Behrens, Herbert Groth, Annette Leidig, Sabine Lutze, Thomas	Claus, Roland Kunert, Katrin Lay, Caren Wawzyniak, Halina
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Kühn (Dresden), Stephan Tressel, Markus Wilms, Dr. Valerie	Ebner, Harald Krischer, Oliver Kühn (Tübingen), Christian Röbner, Tabea



## **Einzigster Tagesordnungspunkt**

### **Fortschreibung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DB**

#### **Selbstbefassung 18(15)SB-24**

**Stellv. Vorsitzender:** Ich begrüße Sie ganz herzlich zu dieser 20. Sitzung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Öffentlichen Anhörung zum Thema „Fortschreibung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Bahn“.

Die Sachverständigen darf ich hier in unserer Mitte sehr herzlich willkommen heißen: Herrn Prof. Dr. Christian Böttger von der Hochschule für Technik und Wissenschaft in Berlin, Herrn Dirk Flege von der Allianz pro Schiene, Herrn Gerald Hörster vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Herrn Dr. Volker Kefer von der Deutschen Bahn AG und Herrn Matthias Pippert von der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG). Er vertritt Herrn Wichmann, der ursprünglich angekündigt war. Ich begrüße Herrn Prof. Dr. Ronald Pörner vom Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB e.V.) und Herrn Axel Zentner vom Bundesrechnungshof.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wir freuen uns über ein starkes Interesse unserer Zuhörer. Allen ein herzliches Willkommen! Den Sachverständigen darf ich vorab, soweit Sie uns Ihre Stellungnahmen schriftlich gegeben haben, herzlich dafür danken. Ich darf darauf hinweisen, dass diese auch im Internet abrufbar sind. Einige Verfahrenshinweise zu Beginn, weil wir bei solchen Anhörungen im Ausschuss in der Regel ein strenges Regularium haben. Zunächst einmal haben wir uns darauf verständigt, dass es heute keine Eingangsstatements der Sachverständigen geben wird, um uns Zeit zu geben, mit Ihnen, meine sehr geehrten Herrn Sachverständigen, ausführlich zu diskutieren. Wir werden also gleich mit der ersten Fragerunde beginnen und, in Abhängigkeit von der verfügbaren Zeit, weitere Fragerunden folgen lassen. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder – auch das sei noch einmal ausdrücklich hervorgehoben – jeweils bis zu zwei Fragen an bis zu zwei Sachverständige

stellen. Die Angesprochenen antworten dann darauf unmittelbar. Anschließend folgt dann der nächste Fragesteller. Es bleiben knapp zwei Stunden für die Anhörung. Da die Befragung der Bundesregierung zur Lkw-Maut um 13.00 Uhr im Plenum beginnt, werden wir pünktlich um 13.00 Uhr abschließen. Letzter Hinweis zum Verfahren: wir werden ein Wortprotokoll erstellen, welches den Sachverständigen übermittelt und allen Interessenten zugänglich sein wird, das auch im Internet eingestellt wird. Wir beginnen dann mit der ersten Fragerunde, und hier wäre die CDU/CSU-Fraktion an der Reihe. Ich darf dem Abg. Alexander Funk das Wort geben. Bitteschön!

**Abg. Alexander Funk (CDU/CSU):** Auch von Seiten der CDU-Fraktion herzlichen Dank für Ihr Kommen und die Stellungnahmen! Ich habe zunächst eine Frage an das Eisenbahnbundesamt, Herrn Hörster. Der Verband der Bahnindustrie regt an, dass das Eisenbahnbundesamt unabhängige Auditoren beauftragen könnte, um eine transparente und nachvollziehbare Darstellung des Infrastrukturzustandes erstellen zu können. Da Sie hier konkret angesprochen wurden, ist die Frage, wie Sie dazu Stellung nehmen.

Meine zweite Frage geht an den Verband der Bahnindustrie, an Herrn Prof. Dr. Pörner. Sie schreiben, gegebenenfalls müsste die Bahn stärker externe Planungsunternehmen beauftragen, damit sichergestellt ist, dass die höheren Finanzmittel auch entsprechend verplant werden können. Hier meine Frage: Wie bewerten Sie insgesamt die In-House-Vergabe von Ingenieurleistungen im Vergleich zu normalen Ausschreibungen? Vielen Dank!

**Stellv. Vorsitzender:** Herzlichen Dank! Ich darf die beiden angesprochenen Sachverständigen bitten, zu antworten. In der Zwischenzeit erbitte ich Ihr Einverständnis, dass Fotos gemacht werden. Oder erhebt sich dagegen Widerspruch? Das ist nicht der Fall. Dann hätten Sie das Wort. Bitteschön, Herr Hörster!

**Gerald Hörster (Eisenbahn-Bundesamt):** Der Vorschlag, unabhängige Auditoren einzusetzen, ist meines Erachtens eine interessante Idee, aber



auch für die Auditoren müssten Sie entsprechende Maßstäbe haben, damit diese einheitlich arbeiten. Sonst bekommen Sie auch kein einheitliches transparentes Ergebnis. Was ich für einen richtigen Ansatz, auch im Entwurf der LuFV II, jetzt halte, ist die Überlegung, im nächsten Jahr über Messfahrten die Qualität des Netzes zu kontrollieren. Das kann sicherlich über Messzüge der Bahn geschehen. Das kann aber natürlich auch – wie das in anderen Ländern der Fall ist – über Drittunternehmen gesehen. Insofern halte ich die Idee, hier tatsächlich objektive Überprüfungen des Netzes zu machen, keineswegs für abwegig, sondern unter Umständen wirklich für hilfreich. Wobei klar sein muss, wir müssen vorher festlegen, was wir als Maßstäbe ansehen. Denn wenn Sie keine festen Maßstäbe haben, kann Ihnen der beste Auditor oder der beste Vermesser des Netzes nicht sagen, ob das Ergebnis gut oder schlecht ist. Die Maßstäbe legen die Vertragspartner fest.

**Stellv. Vorsitzender:** Dann Prof. Pörner, bitte!

**Prof. Dr. Ronald Pörner (VDB e.V.):** In der Tat, wir sehen das auch so, Herr Hörster – ganz klar. Man könnte tatsächlich als gutes Beispiel die Kollegen aus der Schweiz nehmen, deren Bericht auch für Laien sehr gut nachvollziehbar ist. Auch in diese Richtung könnte man weiter überlegen, wie man vielleicht noch etwas mehr Transparenz über den Zustand des deutschen Schienennetzes bekommen kann.

Zur zweiten Frage, die an uns gerichtet wird: Dankenswerterweise ist der Bund bereit, deutlich mehr Finanzmittel in und für das Bestandsnetz zu geben. Unsere Sorge ist schlichtweg, ob hier bei den Kollegen von der Bahn – vielleicht wird Herr Kefer gleich etwas dazu sagen – genügend Planungskapazitäten zur Verfügung stehen, so dass wir relativ zügig mit den Ersatzinvestitionen starten können. Bereits im nächsten Jahr kommt ja ein erheblich höherer Betrag ins System. Wird der auch verarbeitet, verbaut werden können, oder nicht? Und: unsere Idee war schlichtweg, überall dort, wo haushaltsrechtlich möglich, auch externe Unternehmen an der Planung und am Projektmanagement stärker vielleicht als bisher mitwirken zu lassen. Bisher gibt es ja auch eigene DB-Gesell-

schaften, die da unterwegs sind. Das war der Hintergrund unserer Einlassung zu diesem speziellen Thema. Also die Angst davor, ob die höheren Haushaltsmittel auch tatsächlich verbaut und investiert werden können.

**Abg. Alexander Funk (CDU/CSU):** Meine Frage ging dahin, ob man nicht grundsätzlich die Planungsleistungen ausschreiben sollte. Und damit wäre auch schon die Kapazitätsfrage gelöst.

**Prof. Dr. Ronald Pörner (VDB e.V.):** Wenn das möglich ist, wären wir natürlich absolut dafür, das wird Sie nicht verwundern, dass man eine grundsätzliche Ausschreibung der Leistungen vorsieht. Ich bin überfragt, ob das haushaltsrechtlich möglich ist.

**Stellv. Vorsitzender:** Vielen Dank! Ich gebe das Wort weiter an die Fraktion DIE LINKE. Frau Leidig bitte!

**Abg. Sabine Leidig (DIE LINKE.):** Gestatten Sie mir zunächst zwei Vorbemerkungen, bevor ich meine Fragen stelle. Die erste Vorbemerkung ist, dass wir dieses neue geplante Vertragswerk relativ kurzfristig bekommen haben und bisher keine Gelegenheit hatten, Nachfragen dazu an die Bundesregierung zu stellen. Ich wünsche mir, dass wir noch Gelegenheit bekommen, diese Nachfragen zu stellen, gerne schriftlich. Denn ich möchte jetzt die Zeit nutzen, um mit den Sachverständigen zu sprechen. Das betrifft unter anderem auch Informationen, die wir gerne bezüglich dieser Messfahrten hätten, die Sie zur Kontrolle sozusagen der LuFV I vorgenommen haben und deren Ergebnisse wir nicht kennen. Die Experten auch nicht, das haben wir gelesen. Die würden wir natürlich gerne kennenlernen. Aber es gibt noch ein paar andere Fragen, die sich auf diese neue LuFV beziehen.

Das zweite ist, dass wir grundsätzliche Schwierigkeiten haben, weil wir finden, dass die Probleme, die es im Verhältnis von Bund und Bahn gibt, mit einer – wie auch immer ausgearbeiteten – Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nur schwerlich behoben werden können. Ein Problem



ist, dass der Bund keine Entwicklungsziele für die Bahn formuliert und auch keine klaren Ziele für den Zustand und den Ausbau und die Gestaltung des Netzes der Infrastruktur. Ein zweites Problem ist, dass es einen aus der Sache begründeten permanenten Widerspruch gibt zwischen einerseits der volkswirtschaftlichen Allgemeinwohlverantwortung des Bundes und auf der anderen Seite der betriebswirtschaftlichen, an Gewinnmaximierung orientierten, Gesellschaftsform der Deutschen Bahn AG. Dieses Spannungsverhältnis wird auch durch die LuFV nicht aufgehoben. Ich möchte daran erinnern, dass in den vergangenen Jahren das Netz der Gewinnbringer Nummer 1 für die Bahn war. Das weist natürlich schon auf eine problematische Situation hin. Die letzte Vorbemerkung ist, dass ich mich bei den Experten, bei den Sachverständigen, ganz herzlich bedanken möchte. Besonders möchte ich mich bei Herrn Zentner bedanken und zwar deshalb, weil die Stellungnahme, die Sie uns zur Verfügung gestellt haben, in Form einer Präsentation abgefasst ist, die diese komplexe Materie auf sehr anschauliche Weise so herüberbringt, dass auch Nicht-Sachverständige und Nicht-Experten etwas damit anfangen können. Das finde ich besonders wichtig, denn es geht um Milliarden Euro, die an öffentlichen Mitteln, an Steuermitteln in die Bahninfrastruktur gesteckt werden. Deshalb hat die Allgemeinheit, die Öffentlichkeit, auch ein Recht darauf, zu verstehen, um was es da eigentlich geht.

Jetzt möchte ich zwei Fragen an Herrn Zentner stellen. Die erste Frage betrifft dieses von mir schon genannte Spannungsverhältnis, das sich konkret in zwei verschiedenen Anliegen ausdrückt. Das eine sind die Instandhaltungsinvestitionen, die von der Deutschen Bahn AG finanziert werden müssen. Dem gegenüber stehen die Ersatzinvestitionen, die aus Bundesmitteln finanziert werden. Ich möchte nun von Ihnen wissen, ob Sie es so sehen, dass in dem neuen LuFV-Vertrag sichergestellt ist, dass die Bahn nicht weiterhin sozusagen Instandhaltungsinvestitionen schleifen lässt, mit dem Ergebnis, das wir alle kennen, dass es „verlotterte“ Brücken und auch andere Bereiche des Netzes gibt, die nicht gut in Schuss sind, um dann Bundesmittel einsetzen zu können, die als Ersatzinvestitionen ins Netz fließen. Sehen Sie in der neuen LuFV diesen Widerspruch gelöst?

Die zweite Frage bezieht sich auf die Kontrollrechte des Bundesrechnungshofes. Da haben wir ein Anschreiben von Herrn Ferlemann vorliegen, in dem ausgeführt ist, dass hinsichtlich des Umfangs und des Ausübens der Kontrollrechte des Bundesrechnungshofes Einvernehmen erzielt wurde. Die Anlage, die dazu gereicht wird, ist recht knapp gehalten. Ich würde gerne wissen, ob aus Ihrer Sicht diese Prüfrechte ausreichend sind und was Sie in Zukunft werden prüfen können.

**Stellv. Vorsitzender:** Vielen Dank, Frau Leidig. Bevor ich Herrn Zentner Gelegenheit gebe, Ihnen zu antworten, darf ich nochmal die Vertreter der Bundesregierung herzlich begrüßen und möchte den Kollegen Staatssekretär Ferlemann bitten, auf die eingangs gestellte Frage noch kurz zu antworten.

PSts **Enak Ferlemann** (BMVI): Frau Leidig, selbstverständlich werden wir Ihre Fragen gerne beantworten. Zu den Messfahrten: wir haben zwei verschiedene Messfahrten durchgeführt. Einmal gekoppelt, das heißt, da ist ein Messzug der DB vorweg gefahren und ein Messzug von uns hinterher, um zu kontrollieren, ob es zu unterschiedlichen Ergebnissen kam. Ich kann Ihnen die erfreuliche Mitteilung machen: nein. Dann haben wir eine zweite Messfahrt durchgeführt, ungekoppelt, wo wir selber über das Netz gefahren sind und dann verglichen haben mit den Daten, die die DB vor einiger Zeit dort aufgenommen hat. Und auch diese Fahrt hat ergeben, dass die DB korrekte Daten gemeldet hat. Das gebe ich mal so als Zwischenbericht. Endgültig ausgewertet wird das zum Ende des Jahres. Dann bekommen Sie auch einen Bericht hier im Ausschuss, weil das ja viele interessiert hat, wie die Messfahrten gelaufen sind. Ich kann wirklich sagen, es ist gut gelaufen im Hinblick auf die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn. Ob wir daraus noch eine Qualitätskennzahl entwickeln, wie der Unterbau sein soll, das werden Sie in dem Bericht sehen. Daran arbeiten wir derzeit.

**Stellv. Vorsitzender:** Danke, Herr Staatssekretär! Im Übrigen bleibt es eine Anhörung der Sachverständigen. Und jetzt hat Herr Zentner das Wort.



**Axel Zentner** (BRH): Vielen Dank, Frau Leidig, für die positiven Worte zu unserem Papier! Die Frage nach Kontrollrechten, Prüfungsrechten möchte ich zunächst beantworten. Es hat ein Gespräch mit Herrn Dr. Kefer stattgefunden, wo wir die Funktion des Rechnungshofes nochmal deutlich gemacht haben und auch darauf hingewiesen haben, dass es sich bei LuFV-Mitteln um Zuwendungen handelt und dass wir eine gesetzliche Verpflichtung haben, diese zu prüfen, wenn die Mittel ausgereicht werden. Wir sind da auf ein gewisses Verständnis gestoßen und haben einen Kompromiss in die LuFV hineinverhandeln können. Dieser Text entspricht unseren Vorstellungen im weitesten Sinne. Es kommt jetzt darauf an, wie das tatsächlich gelebt wird. Ich denke, wir werden weiter im Dialog bleiben. Wir wollen die Rechte wahrnehmen, die uns das Gesetz gibt. Ich hoffe, dass mit dieser Klarstellung in der LuFV das Thema jetzt geregelt ist.

Zur zweiten Frage, der nach dem Spannungsverhältnis Instandhaltung vs. Ersatzinvestitionen. Das ist natürlich eine sehr schwierige Frage. Positiv werten wir, dass in der LuFV jetzt noch ein sehr hoher Betrag festgeschrieben ist bezüglich der zu tätigen Instandhaltungen. Wir werden natürlich in dem einen oder anderen Fall Grenzfälle haben, wo vielleicht mit rechtzeitiger Instandhaltung die Ersatzinvestition hätte noch hinausgeschoben werden können. Ich nenne mal das Stichwort „Life-Cycle-Cost“. Natürlich ist es betriebswirtschaftlich für den Vorstand richtig, den Instandhaltungsaufwand soweit zu minimieren, wie es betriebswirtschaftlich sinnvoll ist. Insbesondere wenn der Bund in der Pflicht ist, die Ersatzinvestitionen zu finanzieren, ist vielleicht auch ein Anreiz da, bei Sachanlagen die bilanziell abgeschrieben sind, den Instandhaltungsaufwand herunterzufahren und hier „vorgezogene“ Ersatzinvestitionen zu tätigen. Dieses Problem ist schwer lösbar, aber hier sind erste Ansätze in der LuFV enthalten, wie man das pragmatisch lösen kann, indem man einen hohen Instandhaltungsbetrag festschreibt und auf der anderen Seite auch sagt, dass man – um das Beispiel Brücken zu nennen – hier eine bestimmte Anzahl an Brücken tatsächlich auch erneuern möchte. Wie sich das jetzt in der LuFV II darstellen wird, wäre auch ein Thema, das wir uns vielleicht in einer Prüfung genauer anschauen werden, um vielleicht dann für die LuFV III entsprechende Hinweise geben

zu können. Vielen Dank!

**Stellv. Vorsitzender:** Herzlichen Dank, Herr Zentner! Ich gebe das Wort weiter an die SPD-Bundestagsfraktion, den Kollegen Hartmann.

Abg. **Sebastian Hartmann** (SPD): Meine Damen und Herren, Herr Vorsitzender! Auch noch meinen herzlichen Glückwunsch von meiner Seite zu Ihrem Geburtstag, an der Stelle.

Ganz kurz, weil wir ja eine Sachverständigenanhörung haben: wenn jetzt der Trend zur Verbesserung geht, möchte ich seitens der SPD-Fraktion in aller Kürze anmerken, dass wir es begrüßen, dass jetzt die Vorlage erfolgt ist. Es zeigt ja auch, angesichts dieses großen Umfangs, mit welcher Sorgfalt, aber auch Prägnanz vorgegangen worden ist, aus der LuFV I eine LuFV II zu machen, eine Fortentwicklung zu machen. Dass das an uns als Abgeordnete eine gewisse Anforderung stellt, was die Recherche, das Lesen des Textes und das Vorbereiten von Fragen angeht, dem werden wir uns nie verschließen können. Umso besser ist es, dass wir eine Sachverständigenanhörung haben, mit deren Hilfe wir vielleicht offene Fragen noch klären können. An dieser Stelle auch herzlichen Dank an die Bundesregierung für die gute Unterstützung auf dem Weg bis hierhin. Dies vorweg geschickt, gibt es mehrere Punkte, die im Vergleich LuFV I und LuFV II Veränderungen erfahren haben, wie Sie schon der Präambel entnehmen können. Wir nehmen andere Richtungen auf, was den Netzzustand angeht. Wir haben die Einführung von Qualitätskennzahlen. Wir haben darüber hinaus den Hinweis auf die Qualitätskennzahlen „Brücken“, den Generationenansatz. Dazu möchte ich meine erste Frage stellen. Wenn wir in dieser Systematik weitergehen, ist meine Frage an die Allianz pro Schiene und an Herrn Flege: Nach wie vor ist die Entwicklung der Netzkapazität nicht durch eine Kennzahl abgebildet. Sie haben das angesprochen, in Ihrer ausführlichen Stellungnahme, wofür ich mich nochmal ausdrücklich bedanken möchte, und Sie sind auch auf diesen Punkt differenziert eingegangen. Sie schreiben, dass das zwar ein komplexes Unterfangen bedeuten würde, was Theorie und Praxis angeht, aber dass das auch ein wesentlicher Aspekt der Infrastrukturqualität sei und nach einer Lösung



weiter gesucht werden könne. Deswegen möchte ich Sie nochmal bitten, zu sagen, inwieweit die Erstellung einer solchen Kapazitätskennziffer bei der Weiterentwicklung einer späteren LuFV eine Möglichkeit bietet, festzustellen, was wir schon erreicht haben. Bitte führen Sie diesen Punkt noch einmal aus.

Der zweite Aspekt, die zweite Frage, die wir stellen wollen, möchte ich namens der SPD-Fraktion an Herrn Hörster vom EBA stellen und zwar im Vergleich auch zu der Entwicklung. Wir haben den Fall, dass wir von einer Input-Orientierung auf eine Output-Orientierung umgeschaltet haben. Wir haben nicht mehr die einzelfallbezogenen Maßnahmen, sondern wir definieren auch Standards vor. Deswegen bitte ich Sie um Stellungnahme: Welche Erfolge konnten generell mit der Einführung einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung erzielt werden? Und welche Vorteile insgesamt hat der Übergang von einer Input- zur Outputkontrolle gebracht? Denn wir müssen ja auch überlegen, von welchem Punkt wir ausgehen. Zu welchem Punkt sind wir gekommen? Und wo stehen wir in diesem Prozess? Deswegen stelle ich diese Frage an Sie.

**Stellv. Vorsitzender:** Herzlichen Dank! Ich gebe zunächst zur Beantwortung an Herrn Flege weiter.

**Dirk Flege** (Allianz pro Schiene): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! Herzlichen Dank, Herr Hartmann, für die Frage! Die Kapazitätskennzahl ist verkehrspolitisch für uns die wichtigste Kennzahl bei einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Deutsche Bahn AG. Wir haben das schon bei der Anhörung zur LuFV I damals angemerkt und es uns gewünscht – ich sage bewusst gewünscht – weil es offenbar methodisch sehr schwierig ist, eine derartige Kapazitätskennzahl für ein so großes Schienennetz, wie wir es mit dem Bundesschienennetz in Deutschland haben, zu entwickeln. Das heißt, wenn die Wissenschaft uns diese Konzepte damals präsentiert hätte, hätten wir uns konkret an der Forderung orientieren können. Es gibt diese Kapazitätskennzahl, methodisch wasserdicht erarbeitet, bis heute nicht. Und dass, obwohl das Eisenbahnbundesamt ein entsprechendes Gutachten auch mit auf den Weg gebracht hat, wofür wir

dankbar sind. Das war ja auch das Versprechen der Bundesregierung. Wir haben das damals mit Freuden zur Kenntnis genommen, dass Sie sich darum kümmern wollten. Mein Kenntnisstand in dieser Sache ist der, dass es natürlich schwierig ist, bei Neu- und Ausbau und Erhalt des bestehenden Netzes eine trennscharfe Linie zu ziehen, was die Kapazität anbelangt. Das ist die eine methodische Schwierigkeit. Die zweite sind natürlich die Betriebskonzepte. Je nachdem, was Sie für die Zukunft projizieren, kriegen Sie andere Kapazitätswerte heraus. Und drittens ist es die Größe des Netzes. Diese drei Punkte möchte ich hervorheben. Vielleicht ist es möglich – und das wäre jetzt mein erneuter Wunsch sozusagen bei der LuFV II-Anhörung – dieses Thema, worum wir sehr bitten möchten, weiter auf der Agenda zu lassen und in Teilnetzkatgorien zu denken. Das ist ja oft so im Leben: wenn man den großen Wurf nicht hinbekommt und das Ganze zu komplex wird, nähert man sich diesem Thema pragmatisch und sagt: „Mensch lasst uns doch mal gucken, ob man das nicht abschichten kann.“ Unsere große Bitte ist also, dieses Thema nicht komplett ad acta zu legen. Letztendlich, wenn wir mehr Verkehr auf die Schiene bringen wollen, ist es die entscheidende Kennzahl bei der LuFV. Die haben wir bis heute nicht. Wir können es nicht ändern, weil keiner diese Patentrezepte in der Schublade hat. Aber ein pragmatisches Vorgehen, im Sinne von Abschichten und vielleicht auch auf Teilnetzbezüge zu gehen, das würden wir sehr begrüßen und wären den Ausschussmitgliedern sehr dankbar, wenn man daran irgendwie weiter arbeiten könnte. Herzlichen Dank!

**Stellv. Vorsitzender:** Herr Flege, vielen Dank! Die zweite Frage geht an Herrn Hörster vom Eisenbahn-Bundesamt.

**Gerald Hörster** (Eisenbahn-Bundesamt): Erlauben Sie mir auch noch zwei Worte zur Kapazität zu sagen, weil wir damit befasst waren und dies überprüfen durften. Wir haben ein Gutachten machen lassen. Und zu den Argumenten, die Herr Flege gebracht hat, weshalb es schwierig ist, vielleicht noch folgende Anmerkung: Das Betriebsprogramm ist nicht stabil. Sie müssen da mit einem fiktiven



Betriebsprogramm arbeiten, das löst sich irgendwann von der Realität und dann muss man nach dem Sinn fragen. Denken Sie beispielsweise daran, dass in den Jahren 2015 bis 2017 die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Nr. 8/1 und 8/2 in Betrieb gehen sollen, was dann deutliche Auswirkungen auf das gesamte bundesweite Netz haben wird. Der zweite Punkt ist: Sie können eine Kapazität für eine Strecke oder einen Knoten feststellen. Aber Sie können schlecht eine Gesamtkapazität feststellen. Der Knoten ist meist der Engpass. Wie wollen Sie Plus und Minus verrechnen? Das soll nicht ausschließen, dass man weiter am Thema arbeitet. Aber es ist schon ausgesprochen schwierig und wir haben bisher über keinen Gutachter eine greifbare, handhabbare Lösung gefunden.

Nun zu Ihrer zweiten Frage, Herr Hartmann, Input/Output. Ich denke, es wurde schon etwas erreicht mit der LuFV I in den letzten Jahren. Wo haben wir vorher gestanden? Wir hatten 40.000 Einzelmaßnahmen im Bestandsnetz. Und nach den klassischen Regeln des Zuwendungsrechtes müssen Sie eigentlich jede einzelne Maßnahme finanziell freigeben. Das konnten wir überhaupt nicht machen. Dazu hat weder das Ministerium noch das Eisenbahn-Bundesamt die Kapazität. Wir haben in Gruppen freigegeben und wir haben stichprobenweise Verwendungsprüfungen gemacht. Gewollt waren 25 Prozent, meist haben wir die nicht erreicht aus kapazitiven Gründen. Wir sind meist deutlich dahinter geblieben. Was haben wir da geprüft? Da haben wir ganz konkret geprüft, ob der einzelne Euro oder vorher die einzelne Mark richtig eingesetzt waren. Was wir aber nicht geprüft haben, war die Sinnfälligkeit des Ganzen. Und die Idee der LuFV war eigentlich, dahin zu kommen, dass man sagt: Wir wollen eine Soll-Qualität des Netzes definieren und die wollen wir kontrollieren. Und dann überlassen wir es dem Unternehmen, dem man das Netz anvertraut hat, dies mit unternehmerischen Mitteln herbeizuführen, unter definierten Rahmenbedingungen. Ich glaube schon, dass da einiges erreicht worden ist. Ich denke auch, in den letzten Jahren ist beispielsweise – das ist die Auswirkung des theoretischen Fahrzeitverlustes gewesen – enorm viel am Oberbau gemacht worden, im deutschen Netz. Das kann man nachvollziehen. Da ist eine Menge geschehen. Sie sehen also, die Steuerungswirkung ist da. Ob die vielleicht zu einseitig war in der

LuFV I, das mag durchaus sein. Insofern begrüße ich es auch, dass man jetzt ergänzt hat im Hinblick auf Ingenieurbauwerke, also konkret im Hinblick auf Brücken. Aber die Steuerungswirkung ist ganz eindeutig da. Es ist nun die Aufgabe des Bundes, zu sagen, was er denn gerne haben möchte. Dann lässt sich das im Grunde genommen alles vertraglich vorgeben und man kann ein Unternehmen auch darauf einschwören.

**Stellv. Vorsitzender:** Danke, Herr Hörster! Jetzt gebe ich das Wort weiter an die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Gestatten Sie bitte auch mir einige Vorbemerkungen zur besseren Einordnung der sich daran anschließenden Fragen. Zunächst einmal ist es natürlich gut und richtig gewesen, mit der LuFV I diese einzelfallbezogenen Vorgehensweisen und Bewilligungen abzulösen. Jedenfalls in der Theorie ist es besser gewesen. Was wir aber hätten machen müssen, im Übergang von I zu II, ist eine viel kritischere und ehrlichere Bestandsaufnahme dessen, wie sich die Infrastruktur entwickelt hat und wie sich die Qualitätskennziffern tatsächlich bewährt haben. Eine Analyse ist immer eine Voraussetzung dafür, dass etwas, was in der Theorie schon gut ist, dann auch in der Praxis wirklich gut wird. Da haben wir doch einiges an Kritik zu äußern. Wir müssen beispielsweise zur Kenntnis nehmen, dass das Durchschnittsalter der Anlagen in der Laufzeit der LuFV deutlich gestiegen ist. Es gibt Fehlallokationen, die auch von der Bundesregierung eingeräumt wurden, insbesondere im Bereich der Brücken. Knapp 1.000 Brücken sind in einem Zustand, der als abbruchreif zu bezeichnen ist. Wir haben einen Werteverlust bei der Infrastruktur zu verzeichnen, und es wurde zugleich auch Infrastruktur zurück gebaut. Beispielsweise wurden 5.000 Weichen in der Laufzeit der LuFV entfernt. Jetzt stellt sich also die Frage: Werden mit der LuFV II – mit dem Entwurf, der uns jetzt vorliegt – tatsächlich die notwendigen Lehren aus den Erkenntnissen der LuFV I gezogen? Um eine Teilantwort vorwegzunehmen: an einer Stelle mit Sicherheit, dass nämlich mehr Geld in die Infrastruktur fließen muss. Die Konsequenz ist auf jeden Fall gezogen worden. Ob sie





im hinreichenden Umfang auch bei anderen Dingen gezogen wurde, das versuchen wir jetzt mit den Fragen zu klären.

Meine erste Frage geht an die DB AG, Herrn Dr. Kefer, und bezieht sich auf die erwarteten Dividendenzahlungen des Konzerns an das Bundesverkehrsministerium, die nachher wieder in die Infrastruktur zurückfließen sollen. Halten Sie, Herr Dr. Kefer, die in § 2a definierten Dividenden-erwartungen für realistisch, auch vor dem Hintergrund der Dividendenzahlungen der letzten Jahre? Letztes Jahr sind Sie ja deutlich hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Weshalb bleibt der Vertragstext undeutlich bei der Frage, ob das Geld des Bundes unabhängig von der Höhe der Dividende in der vereinbarten Höhe fließt? Oder anders ausgedrückt: Wenn Sie die Dividende nicht leisten können, weil einfach die Umsatz- und die Gewinnsituation das nicht zulässt, haben Sie dann finanzielle Einbußen bei der LuFV? Oder fließt dieses Geld in der vorgesehenen Höhe? Ist es realistisch, was erwartet wird? Und kann sich das zum Nachteil auswirken, wenn diese Dividende nicht erreicht werden kann?

Die zweite Frage geht an Herrn Prof. Böttger. Können Sie sich, Herr Prof. Böttger, erklären, weshalb die DB AG in den letzten Jahren seit der Laufzeit der LuFV die sanktionsbewehrten Zielwerte – von einer Ausnahme abgesehen – jeweils erreicht hat, zugleich aber Bahnchef Grube sagt, ihm fehlen 30 Mrd. Euro für den Unterhalt? Da ist irgendwo ein Widerspruch. Lässt der sich erklären? Was haben Sie für eine Erklärung, einerseits Zielwerte erreicht und andererseits zu wenig in den Erhalt investiert zu haben? Und inwieweit kann die LuFV II hier tatsächlich Abhilfe leisten, inwieweit ist sie besser als die LuFV I?

**Stellv. Vorsitzender:** Danke! Die Frage richtet sich an Herrn Dr. Kefer, Sie haben das Wort.

**Dr. Volker Kefer** (DB AG): Herr Gastel, die erste Frage war, ob die Dividendenzahlung des Konzerns als realistisch einzustufen ist. Wir meinen ja. Wenn wir es nicht für realistisch halten würden, hätten wir es nicht in die Finanzierungsvereinbarung aufgenommen. Wir gehen also davon

aus, dass wir in der Lage sein werden, diese Dividende zu erwirtschaften und dass sie dann auch für Ersatzinvestitionen zur Verfügung steht. An der Stelle vielleicht noch eine Randbemerkung, wie das Ganze aufgesetzt und gemeint ist. Wir werden, so ist es in der LuFV auch festgeschrieben, in der Zukunft jeden Euro, den wir in der Infrastruktur in toto verdienen, an den Bund als Dividende ausschütten und dann wieder zurückführen in einen geschlossenen Kreislauf, in die Infrastruktur. Damit haben wir auch die Transparenz hergestellt, die in der Vergangenheit immer angemahnt worden ist, nämlich bei der Frage: Was passiert eigentlich mit den Gewinnen der Infrastruktur? Und die Antwort ist ganz eindeutig: sie bleiben über diesen Finanzierungskreislauf in der Infrastruktur.

Die Frage zu dem Bundesbeitrag. Das ist in der LuFV – meinen wir – relativ klar geregelt. Es gibt jährliche Zahlungen des Bundes, die auch der Höhe nach explizit festgeschrieben sind. Das heißt also, dass der Bundesbeitrag kalkulierbar und fix ist. Dieser Bundesbeitrag wird ergänzt durch die Dividende, die wir ausschütten. Und hier stellt sich jetzt die Frage, die Sie gestellt haben, nämlich was passiert, wenn die Dividende nicht die entsprechende Höhe erreicht. In der LuFV ist geregelt, dass auch in einem solchen Fall die Qualitätskennzahlen als solche unangetastet bleiben, das heißt, sie bleiben bestehen. Und wir müssten in dem Fall, dass wir weniger Dividende erwirtschaften, mit weniger Geld für Ersatzinvestitionen auskommen. Dies würde sozusagen an die Notwendigkeit, entsprechend vernünftig zu wirtschaften, höhere Anforderungen stellen. Darauf kann man unternehmerisch reagieren und es gibt als Ultima Ratio in dem Vertrag eine so genannte Sprechklausel, unter dem § 24. Dort ist geregelt: falls die Dividende bzw. falls irgendwelche Randbedingungen verändert werden, die dazu führen, dass sich deutliche Abweichungen ergeben, also wenn die Dividende beispielsweise deutliche Abweichungen aufweist, setzt man sich miteinander ins Benehmen und unterhält sich darüber, wie man mit dem Zustand umgeht. Es ist kein Geheimnis, dass es, wenn es beispielsweise durch Missmanagement bei der Bahn zu verringerten Ausschüttungen kommt, eine andere Qualität haben wird, als wenn durch äußere Einflüsse Veränderungen eintreten. Bund und Bahn haben also



vorgesehen, falls es dort zu deutlichen Abweichungen kommt, dass man sich zusammensetzt und miteinander redet. Genauso, wie man das in der Vergangenheit auch getan hat.

Eine Bemerkung noch zum Schluss. Sie sagten eingangs in Ihrer Bemerkung, bei der kritischen Bestandsaufnahme hätten Sie sich gewünscht, dass man noch etwas genauer hinschaut. Beispielsweise sei das Durchschnittsalter in bestimmten Bereichen gestiegen. Ich würde sagen, das ist auf der anderen Seite durchaus wünschenswert. Wenn die Verfügbarkeit weiterhin vorhanden ist in diesen Bereichen, zeigt das nämlich, dass durch entsprechende Instandhaltung die Pflege ausreichend war und dass wir die Komponenten, bei denen Ersatzinvestitionen geleistet werden, in einem guten Zustand erhalten und lange verwenden können. Das ist ein durchaus erwünschtes Szenario und aus unserer Sicht nichts Negatives, sondern etwas Positives. Die möglichst lange Nutzung von Investitionen halten wir für erforderlich. Insofern ist es auch notwendig, entsprechende Instandhaltung zu leisten. Dafür ist der Minimalbeitrag enorm angehoben worden, nämlich von 1 Mrd. auf 1,6 Mrd. Euro per Anno.

**Stellv. Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Dr. Kefer! Das Wort geht jetzt an Sie, Prof. Dr. Böttger.

**Prof. Dr. Christian Böttger** (Hochschule für Technik und Wirtschaft): Die Frage scheint mir mehr als berechtigt. Die DB AG hat bis auf eine kleine technische Ausnahme alle sanktionsbewehrten Zielwerte der LuFV I erreicht. Und trotzdem ist dann jetzt im Vorfeld der LuFV II von der DB geäußert worden, dass das Netz sich in einem sehr schlechten Zustand befinde, dass man also dringend mehr Geld bräuchte, um das in einem ordentlichen Zustand zu erhalten. Ich glaube, das ist ein Widerspruch, der sehr offensichtlich ist. Woran liegt das? Bei der LuFV I hatte man natürlich keine Erfahrungen mit dem Zielwerten. Aber es bestand – es gab damals ja auch eine Anhörung hier – schon damals der Verdacht, dass also einige der Zielwerte so gelegt waren, dass die DB sie sehr bequem erreichen würde. Vielleicht die deutlichste Kennzahl, an der man das erkennen kann, ist tatsächlich dieser Instandhaltungsbeitrag der DB. Der war auf 1 Mrd. Euro festgelegt. Die DB hat

seit vielen Jahren immer rund 1,5 Mrd. Euro für Instandhaltung ausgegeben und dann hat man einen Zielwert gesetzt von 1 Mrd. Euro. Den nicht zu erreichen, wäre also nahezu unmöglich gewesen für die DB. Das heißt also, der Verdacht besteht schon, dass bei der LuFV I die sanktionsbewehrten Zielwerte tatsächlich zu konservativ angesetzt wurden und für die DB relativ bequem erreichbar waren. Eigentlich wäre das ein Punkt gewesen, der im Rahmen dieser mehrfach geforderten Bestandsaufnahme für die LuFV II hätte untersucht werden müssen. Dazu gehört auch dieses Thema, das Herr Dr. Kefer eben angesprochen hat, das Durchschnittsalter der Anlagen. Es kann schon sein, dass es richtig ist, dass man die Anlagen länger nutzen kann. Tatsache ist aber, dass man sich ansehen müsste, wie die Auswirkungen sind. Und im Falle der Brücken finde ich die Aussage auch sehr mutig, dass man sagt: wir nehmen das bewusst in Kauf. Man sieht, dass parallel zum Anstieg des Durchschnittsalters der Brücken tatsächlich zunehmend Qualitätsprobleme mit den Brücken auftreten. Das hätte man – glaube ich – im Vorfeld untersuchen sollen, um dann wirklich zu sagen: was sind die richtigen Zielwerte und wie muss man Zielwerte so definieren, dass sie auch eine angemessene Steuerungswirkung entfalten. Da habe ich auch bei der LuFV II in diesem Punkt noch Bedenken, ob die Zielwerte tatsächlich ausreichen, um eine angemessene Steuerung der Bundesmittel zu erreichen.

**Stellv. Vorsitzender:** Herzlichen Dank! Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir kämen jetzt zur zweiten Fragerunde: wenn möglich ohne weitere große Vorbemerkungen. Vielen Dank! Ich gebe das Wort an die CDU/CDU-Bundestagsfraktion.

Abg. **Alexander Funk** (CDU/CSU): Ich bin mit gutem Beispiel vorangegangen, habe auf eine Vorbemerkung verzichtet. Meine Frage geht an Dr. Kefer zu den In-House-Vergaben. In der Anlage 10 zur Vergaberegulierung steht, dass die In-House-Vergaben für Bauleistungen, für Sicherheitsleistungen nicht durchgeführt werden. Sollte man das nicht ergänzen für Planungsleistungen? Dies vor dem Hintergrund, dass eine solche Ausschreibung auch immer ein Ideenwettbewerb ist und dadurch neue technische Verfahren mit einfließen können.



Zweite Frage: Der Bundesrechnungshof kritisiert, dass mit dieser gestiegenen Finanzausstattung eventuell auch Projekte wie „Stuttgart 21“ finanziert werden könnten. Da würde mich eine Stellungnahme interessieren.

**Stellv. Vorsitzender:** Herr Funk, vielen Dank, das war in der Tat sehr kurz. Herr Dr. Kefer, bitte!

**Dr. Volker Kefer (DB AG):** Zunächst zu den In-House-Vergaben. Bei den Bauleistungen ist es so, dass wir eine Tochtergesellschaft haben, wo wir Leistungen grundsätzlich im Wettbewerb ausschreiben und die Bauleistungen dann gewonnen oder verloren werden. Das ist die Gesellschaft Bahnbau. Wir „leisten“ uns Bahnbau unter anderem aus strategischen Gründen, weil wir, wenn wir überhaupt nicht in der Lage wären, durch eine solche Gesellschaft Leistungen zu bringen, in manchen Fällen sehr abhängig wären von der Bauindustrie. Das kann sich als nachteilig erweisen. Insofern die klare Aussage bei den Bauleistungen: 80 Prozent werden von Unternehmen am Markt erbracht, 20 Prozent durch die eigene Firma, und hier wird grundsätzlich ausgeschrieben.

Die Mechanik bei den Planungsleistungen ist eine andere. Hier bekommen wir eine 18-prozentige Planungskostenquote vom Bund, die konstant gehalten wird. Das heißt also, 18 Prozent der für Bauleistungen verauslagten Gelder werden dann als Planungskosten sozusagen in Anrechnung gebracht. Faktisch ist es so, dass die Planungsleistungen zum Teil In-House erbracht und zum Teil ausgeschrieben werden. Wir haben mit dem Verfahren in der Vergangenheit gute Erfahrungen gemacht, weil es uns insbesondere in den Vorlaufzeiten von großen Projekten den Vorteil bietet, dass wir einigermaßen angemessen und flexibel auf den Markt und vor allem auf die Anforderungen, die da gestellt werden, reagieren können. Was meine ich damit? Ich meine damit, dass wir gerade in den Leistungsphasen I bis VI, wo solche Planungsleistungen immer wieder in Diskussion sind, häufig genug politische Randbedingungen haben, die nur sehr schwer vernünftig in einer Ausschreibung zu fassen sind. Dies gilt gerade in Bezug auf zeitliche Abläufe oder Umfänge. Wenn man solche Leistungen ausschreibt, können diese

nur relativ hypothetische Ausschreibungen sein, die geradezu nach Nachträgen „schreien“. Da ist es günstiger, solche Leistungen In-House abzuwickeln und entsprechend auf Nachweis zu verrechnen. Ich glaube, dass Modelle der Zukunft – wie auch immer sie gestaltet sind – immer einen Anteil der In-House-Bepflanzung beinhalten werden und einen weiteren Anteil der externen Bepflanzung. Eine klare Aussage ist, dass wir in dem Planungsbereich in Zukunft eher mehr nach außen vergeben werden, als dass wir es drinnen behalten, insbesondere vor dem Hintergrund, dass jetzt in der LuFV II deutlich mehr Geld verbaut werden soll. Da gab es eingangs auch eine Frage, nämlich: Wie reagieren wir darauf? Die Antwort ist, dass wir bereits darauf reagiert haben, nämlich im vergangenen Jahr. Wir haben zu Beginn des Jahres 2013 eine interne Entscheidung getroffen, wo wir die Anplanung solcher Ersatzinvestitionen bereits begonnen haben – praktisch auf Risiko – und damit in der Lage sind, wenn die LuFV am Ende dieses Jahres oder zum 1.1.2015 in Kraft tritt, tatsächlich auch den Investitionshaushalt hochzuführen. Insofern haben wir dort vor anderthalb Jahren bereits entsprechende Entscheidungen getroffen. Trotzdem wird es auch in dem Zusammenhang zu mehr Außenhausvergaben kommen als in der Vergangenheit.

„Stuttgart 21“ war noch die Frage. Die Finanzierung von „Stuttgart 21“ ist eine Geschichte, die vor längerer Zeit beschlossen und durchgeplant wurde. Die hat mit einer Entscheidung zu einer LuFV II und deren Dotierung nichts zu tun. Da haben wir keinen Zusammenhang, dort haben wir die Finanzierung gesondert aufgesetzt.

**Stellv. Vorsitzender:** Für die Fraktion DIE LINKE., Frau Kollegin Leidig.

Abg. **Sabine Leidig (DIE LINKE.):** Ich möchte keine lange Vorbemerkung machen, aber eine Bemerkung möchte ich mir genehmigen. Ich muss gestehen, Herr Kefer, dass ich oft nicht verstehe, was Sie eigentlich sagen wollen. Das finde ich bedauerlich, weil es hier natürlich Aufgabe der Bahn wäre, Transparenz herzustellen und Verständlichkeit des Geschäftsgebarens, weil die Bahn das größte öffentliche Unternehmen ist, was



wir haben. Ich bin sehr gespannt auf die Sprechblase, auf die Sie gerade verwiesen haben, im Zusammenhang mit den Dividendenzahlungen an den Bund. Ich freue mich schon drauf, diese Sprechblase zu lesen.

Jetzt zu den beiden Fragen. Die erste Frage bezieht sich auf die Aussage in der Stellungnahme von Herrn Böttger. Wir hatten gerade das Thema schon angerissen, dass sich – obwohl die LuFV I wirksam war im Zeitraum des Infrastrukturzustandsberichtes – das Durchschnittsalter der Anlagen seit 2008 deutlich erhöht hat. Das heißt, wir haben eine Verschlechterung der gesamten Bahninfrastruktur zur Kenntnis zu nehmen. Das ist ein Zustand, mit dem wir uns nicht abfinden können. Sondern wir müssen, wenn jetzt eine neue Vereinbarung getroffen wird, als die politisch Verantwortlichen dafür Sorge tragen, dass sich der Zustand der Bahninfrastruktur nicht nur nicht weiter verschlechtert, sondern dass er sich verbessert. Weil wir eine bessere Bahn brauchen in Zukunft. Wir haben vorhin über die Klimaschutzziele gesprochen, und da spielt der Verkehrssektor eine zentrale Rolle. Und allein schon um diese Klimaschutzziele zu erreichen, brauchen wir eine bessere Bahn. Deshalb meine Frage an den Vertreter der Bahnindustrie, Herrn Pörner: Was sind die Wünsche? Auch Sie haben sich nämlich mit dem Problem – sozusagen – des Zustands des Netzes beschäftigt. Was sind aus Ihrer Sicht die notwendigen Veränderungen, die in der LuFV II vereinbart werden müssen, um eine solche Verschlechterung des Gesamtzustandes des Netzes in Zukunft zu verhindern, und im Gegenteil dafür zu sorgen, dass es besser wird? Das ist meine offene Frage, denn es können ja durchaus verschiedene Maßnahmen einbezogen werden.

Die zweite Frage möchte ich an Herrn Böttger richten. Sie haben in Ihrer Stellungnahme niedergeschrieben, dass sich der Verdacht aufdrängt, dass die Orientierung auf Kapitalmarktkennzahlen, die Sie in dieser LuFV II erkennen, dem Ziel dient, die Privatisierung der Eisenbahninfrastruktur zu ermöglichen. Das finde ich eine sehr weitgehende Einschätzung. Ich würde Sie bitten, nochmal zu begründen, wie Sie zu einer solchen Einschätzung kommen, denn das lässt bei uns natürlich die Alarmglocken schrillen. Aber ich weiß, dass auch die anderen Fraktionen eine solche Orientierung gar nicht wollen. Deshalb fände ich

es ganz wichtig, nochmal zu sehen, was läuft in der LuFV II darauf hin, was Sie zu einer solchen Einschätzung veranlasst.

**Stellv. Vorsitzender:** Vielen Dank! Die Fragen richten sich an Prof. Dr. Pörner und Prof. Dr. Böttger. Zunächst Herr Pörner.

**Prof. Dr. Ronald Pörner (VDB e.V.):** Es ist natürlich eine ziemlich umfassende Frage gewesen, Frau Leidig. Ich will zuerst positiv anfangen mit der neuen LuFV II. Es ist ein großer Schritt in die richtige Richtung getan worden. Es wird einen erheblich höheren Betrag geben als bisher. Das ist eine Kraftanstrengung für den Bundeshaushalt. Davor haben wir jedenfalls den allerhöchsten Respekt. Wir – und das ist kein Geheimnis – plädieren schon seit der LuFV I dafür, dass man die Qualität des Netzes anders und vielleicht auch umfassender bewerten und messen kann. Umso ärgerlicher ist es aus unserer Sicht, dass nach wie vor das Thema „Fahrwegzustand, Gleiszustand“ nicht bereits jetzt verbindlich enthalten ist. Wir haben zwar eine Klausel darin, „es ist zu prüfen, ob in 2015 darüber weiterhin nachgedacht werden wird“. Ob sie eingeführt wird, ist eine andere Frage. Das hat uns geärgert, dass diese elementare Kennzahl nach wie vor nicht enthalten ist. Also freuen wir uns jedenfalls, dass im nächsten Jahr darüber weiter nachgedacht wird.

Zweitens, schleichende Alterung des Eigentums der Bundesrepublik Deutschland, nämlich des Netzes. Ich glaube, dass ist *cum grano salis* unstrittig. Warum wollen wir nicht die Berichterstattung, was die Altersstruktur der Anlagen angeht, erweitern? Ich gehe gar nicht soweit, dass es sanktionsbewehrt sein muss. Warum gehen wir dort nicht weiter? Warum wird über die technische Lebensdauer (nicht die kommerzielle Lebensdauer) der Anlagen nicht systematischer und vor allem umfassender berichtet? Das wäre ein Vorschlag, was wir uns wünschen würden, um zu sehen, wohin wir mit dem Eigentum der Bundesrepublik Deutschland steuern. Drittens schließe ich mich den Ausführungen von Herrn Flege an, das Thema „Kapazität“, noch einmal zu prüfen, nämlich ob es nicht möglich ist, zum Beispiel über Teilnetze, eine entsprechende Kennziffer zu erarbeiten. Signale aus anderen Expertenkreisen



gibt es genügend. Die sagen „ja, es ist möglich“. Auch unter Berücksichtigung der Einlassung von Herrn Hörster würde ich dafür plädieren, dieses Thema „Kapazität des Netzes“ nicht völlig unter den Tisch fallen zu lassen, sondern vielleicht noch einen Prüfauftrag im nächsten Jahr auszulösen.

**Stellv. Vorsitzender:** Ich danke Ihnen und gebe das Wort weiter an Prof. Böttger.

**Prof. Dr. Christian Böttger** (Hochschule für Technik und Wirtschaft): Sehr geehrte Frau Leidig, sehr geehrte Damen und Herren! Die DB AG steuert den Konzern – das kann man im Geschäftsbericht nachlesen – eigentlich zentral über die Kennzahl ROCE – das ist eine kapitalmarktübliche Kennzahl, mit der eine angemessene Kapitalverzinsung ermittelt wird. Sie tut dieses getrennt für ihre Transportsparten einerseits und für die Infrastruktursparten andererseits. Sie erhebt den Anspruch, dass sie für ihre Investition in die Infrastruktur eine Verzinsung von 9 Prozent benötigt. Das Ganze ist am Kapitalmarkt eine gängige Kennzahl, hergeleitet aus dem Anspruch der Eigentümer auf Verzinsung. Formal hat natürlich der Eigentümer nie einen solchen Anspruch erhoben. Es gibt keine Stellungnahme des Bundes, der sagt, ich will eine Verzinsung in einer bestimmten Höhe haben, sondern dieses Ziel hat sich die DB selbst gestellt. Die DB hat, und das ist konzeptionell sehr deutlich in der LuFV II, immer zu erkennen gegeben, dass sie eigentlich keine Eigenmittel in die Infrastruktur mehr investieren möchte. Sie ist relativ zufrieden damit, dass sie sagt, die Gewinne werden wieder zurück investiert. Sie könnte natürlich, wenn Gewinne gemacht werden, diese nehmen und investieren. Das hätte aber zur Folge, dass ihre Kapitalbindung hoch geht und dass, wenn man dieser Kapitalmarktlogik folgt, auch ein entsprechend höherer Gewinnanspruch entsteht. Das möchte sie nicht, sondern deswegen sagt sie: das Geld wird ausgeschüttet, von DB Netz an den Konzern, vom Konzern an den Bund und der Bund gibt dieses Geld als Zuschuss wieder zurück. Dieser Zuschuss geht nicht in die Kapitalbindung ein. Wenn wir die Regeln der LuFV II für 30 Jahre fortschreiben, wäre überhaupt kein eigenes Geld des DB-Konzerns mehr in

der Infrastruktur investiert. Vielleicht noch ein bisschen im Umlaufvermögen, aber das Netz hätte einen Wert von Null, laut Bilanz. Die DB hat das ausdrücklich gefordert. Sie hat sogar angedroht, dass sie eine Sonderabschreibung des Netzes vornimmt, wenn dieser Eigenanteil nicht reduziert wird. Das steht also auch im Geschäftsbericht. In dem Sinne muss man sagen: sie orientiert sich an einer kapitalmarktüblichen Kennzahl, ohne dass der Eigentümer diese je gefordert hat. Diese starke Fokussierung des DB-Konzerns wundert mich immer. Es lässt eigentlich nur zu, dass man sagt: wir wollen eigentlich die gesamte Steuerung so machen, dass es den Anforderungen des Kapitalmarktes entspricht. Deswegen also die Aussage, dass man sagt, die DB hat ein Interesse daran. Und wenn man fragt warum, dann ist es so, dass man sagt: wir wollen auch für die Infrastruktur jederzeit die Kapitalmarktfähigkeit herstellen oder erhalten.

**Stellv. Vorsitzender:** Ich danke Ihnen. In der zweiten Fragerunde hat jetzt für die SPD-Fraktion die Kollegin Annette Sawade das Wort.

Abg. **Annette Sawade** (SPD): Ich habe an zwei Sachverständige eine Frage, an die Deutsche Bahn AG, Herrn Dr. Kefer, und an die EVG, Herrn Pippert. Und zwar geht es darum: Wie wirken sich denn die verbesserte finanzielle Ausstattung der LuFV II und die angestrebte größere Transparenz und mehr Kontrollen auf die Personalplanung aus? Soll mehr an Infrastrukturqualität und Transparenz bei gleicher Stellenplanung der DB AG gewährleistet werden? Oder ist es zum Beispiel geplant, beim EBA den Stellenplan anzuheben?

**Dr. Volker Kefer** (DB AG): Die erweiterte Mittelausstattung führt in der Tat dazu, dass bei uns deutlich mehr Menschen damit beschäftigt werden. Wir gehen im Moment davon aus, dass wir in den Bereichen Instandhaltung und Ersatzinvestitionen insgesamt ca. 1.500 Leute mehr brauchen, um die Anforderungen dort zu bewältigen. Das ist das, was wir im Moment bei der DB in der Personalplanung haben. Das umfasst nicht das, was in der Industrie noch an Arbeitsplätzen geschaffen wird, dadurch, dass natürlich auch verstärkt



Vergaben nach außen gehen, und dort ebenfalls Unterstützungsleistung erforderlich wird. Dieses Programm von ungefähr zusätzlich einer Milliarde pro Jahr bei den Ersatzinvestitionen plus 600 Millionen bei der Instandhaltung gegenüber der LuFV I hinterlässt auch bei der Personalplanung ganz klare Spuren.

**Stellv. Vorsitzender:** Herr Pippert, bitteschön!

**Matthias Pippert (EVG):** Vielen Dank für die Frage. Was den Bereich der allgemeinen Infrastrukturunternehmen angeht, gehen wir auch davon aus, dass ein deutlich höherer Personalbedarf durch die LuFV entsteht, in den genannten Bereichen. Wir hoffen auch, dass das dann so umgesetzt wird. Wir haben natürlich gewisse Bedenken, aufgrund der Konstruktion der LuFV, zum Thema „Dividendenausschüttung“. Was passiert, wenn diese Dividende nicht am Markt erwirtschaftet werden kann in einigen der Jahre? Dass sich dieses umwälzt als Druck auf die Beschäftigten, auch in den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, und dadurch vielleicht die guten Vorsätze, die Herr Dr. Kefer gerade sagte, nicht umgesetzt werden können. Da haben wir ein ganz großes Bedenken. Im Bereich der Dividenden, die da angesetzt werden, werden wir ein großes Fragezeichen haben, ob das realistisch ist.

Das zweite Thema, was angesprochen ist, ist die Personalplanung beim Eisenbahn-Bundesamt. Auch da sehen wir Bedarf, aufzustocken. Im Bereich Planung, Baufreigabe, Inbetriebnahme, auch bei den Ersatzinvestitionen, war das EBA gefordert. Wir schätzen ganz grob, dass in dem Bereich sicherlich 100 Stellen mehr besetzt werden sollten. Eine Forderung oder ein Wunsch jetzt an Sie hier im Verkehrsausschuss, aber das geht auch an den Haushaltsausschuss: es gibt da Stellen in der Größenordnung von 66, die unter einem Sperrvermerk stehen, wegen Überhangbehörden. Das sollte schnellstmöglich aufgehoben werden, damit möglichst sofort die Einstellungsprozesse laufen können, damit auch kurzfristig das EBA die Kapazitäten aufbauen kann. Und weitere Stellen dann, größenordnungsmäßig grob geschätzt 40, die dann spätestens für das Haushaltsjahr 2016 vorhanden sein sollten. Denn es kann ja nicht sein, dass vielleicht ein Mechanismus entsteht: beim EBA sind

die Kapazitäten nicht da, die DB kann LuFV-Mittel möglicherweise nicht verbauen, weil die Verfahren nicht stimmen. Und am Schluss soll sie dann Pönale dafür zahlen, weil die Qualität nicht eingehalten wird. Da sehen wir einen Bedarf, auch kurzfristig zu handeln.

**Stellv. Vorsitzender:** Ich danke Ihnen. Dann wäre die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN an der Reihe, ich darf Herrn Gastel um das Wort bitten.

**Abg. Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** An Herrn Dr. Kefer habe ich noch eine Nachfrage zu meiner Frage aus der ersten Runde. Da ging es um das Thema Dividende. Sie hatten erklärt, Herr Kefer, dass Sie diese Dividendenerwartung des Bundes für durchaus realistisch halten. Aber da möchte ich noch gerne ein bisschen mehr von Ihnen hören. Was bedeutet es für die Geschäftspolitik der DB? Wo kommt diese Dividende her? Ich erinnere nochmal dran: letztes Jahr musste die Erwartung von Herrn Schäuble deutlich gesenkt werden, was in den Bundeshaushalt, in den Einzelplan 12 fließt. Also was ist vorgesehen in Ihrer Geschäftspolitik, damit diese Dividendenerwartung tatsächlich erfüllt werden soll? Wie wirkt sich das ganz konkret aus, auf die Trassen- und Stationsgebühren, die in den letzten Jahren schon über die Inflation gestiegen sind? Das wäre äußerst problematisch, wenn die höhere Dividendenerwartung sich auf die Trassenpreise auswirken würde, weil es dann letztlich auch – Stichwort Regionalisierungsmittel – für die Länder ziemlich teuer käme. Das heißt, sie würden dann letztlich für das gleiche Geld weniger Nahverkehr bestellen können. Da möchte ich schon ein bisschen wissen, woher Sie Ihren Optimismus nehmen, dass diese Erwartung, dass die Dividende auch tatsächlich realistisch ist, eintreten kann.

Die zweite Frage an Sie, Herr Dr. Kefer. Soweit ich weiß, gibt es auch in der LuFV II keine Überjährigkeit der Mittel. Inwieweit ist das Fehlen dieser Überjährigkeit für Sie ein Problem? Ich kann mir vorstellen, dass es nicht immer gelingt die Mittel so einzusetzen, dass sie fristgerecht zum Jahresende abfließen. Ist das nicht ein Wunsch, eine Forderung der DB? Und wie wirkt sich das aus, dass das nicht enthalten ist in dieser LuFV II?



Die zweite Frage richtet sich an den Vertreter des Bundesrechnungshofes. Ich habe Ihrem Vorbericht entnehmen können, dass Ihnen wesentliche Aspekte bei den Bahnhöfen fehlen. So sollen beispielsweise die Rolltreppen nur alle zwei Jahre bewertet werden. Das heißt, es könnte dann sein, dass während der Laufzeit der LuFV II nur ein, höchstens zwei Mal überhaupt eine Bewertung stattfindet. Gleichzeitig sehe ich, wie häufig hier Anlagen defekt sind und entsprechende Abläufe an den Bahnhöfen beeinträchtigen. Wir haben das gerade in Stuttgart, dort sind Rolltreppen seit Monaten kaputt und Ersatzteile müssen handgefertigt werden, weil die Rolltreppen so uralt sind. Da möchte ich Sie bitten, etwas genauer auszuführen, was Ihnen fehlt und wo Sie die Probleme sehen, bzw. wie Sie sich das besser vorstellen.

Dann noch eine etwas allgemein gehaltene Frage, die sich darauf bezieht, dass Sie in Ihrem schriftlichen Vorbericht gesagt haben, Sie empfehlen, dieser LuFV II in der gegenwärtigen Entwurfsfassung nicht zuzustimmen. Könnten Sie bitte die zwei wichtigsten Dinge sagen, die hereinkommen müssten, damit die LuFV II deutlich besser ist als die LuFV I, so, dass Sie sagen können, das hat vielleicht den einen oder anderen Mangel, aber ist es wert, in dieser Form beschlossen zu werden.

**Stellv. Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Kollege! Mir ist aber nicht entgangen, dass das vier Fragen waren, nicht zwei Fragen, auf die wir uns verständigt haben. Die zweite Frage haben Sie rhetorisch gleich an zwei Sachverständige gerichtet. Ich bitte höflich darum, es bei zwei zu belassen. Zunächst der erste Frageblock, was Dividendenerwartung/Überjährigkeit angeht, Herr Dr. Kefer, bitte!

**Dr. Volker Kefer (DB AG):** Ich werde versuchen das wieder zu retten, Herr Gastel, indem ich die zwei Fragen an mich zu einer zusammenfasse. Zunächst mal: was bedeutet das eigentlich, warum glauben wir, dass die Dividende realistisch ist, wenn wir im vergangenen Jahr zu einem deutlich niedrigeren Ergebnis genommen sind? Der erste Punkt, den ich für realistisch halte, ist, dass wir gegenüber den Planungen der vorausgehenden Jahre insbesondere den Instandhaltungsbeitrag, den wir leisten müssen, deutlich planerisch erhöht haben, und zwar zu Lasten des Ergebnisses.

Das heißt, wir haben eine konservative Annahme getroffen, nämlich dass wir noch deutlich über die 1,6 Mrd. Euro hinaus, die heute in der LuFV als Mindestbetrag durchschnittlich festgeschrieben sind, Instandhaltungsaufwendungen machen müssen, um die Verfügbarkeit des Netzes sicherzustellen. Das gibt uns ein gewisses Zutrauen, dass wir damit auch tatsächlich das Ergebnis am Ende treffen, das wir geplant haben. Es gibt einen weiteren Punkt, den ich gern ausführen möchte. Sie hatten gefragt: Was bedeutet das für die Trassen und für die Stationspreise? Wir haben gegenwärtig in unserer Planung weiterhin einen Anstieg in der Größenordnung von 2 bis 2,5 Prozent per annum hinterlegt. Das ist in etwa das, was wir die vergangenen fünf Jahre auch hatten. Insofern gibt es nichts Außergewöhnliches. In einem Punkt muss ich Herrn Böttger beipflichten. Es ist in der Tat so, dass, wenn wir hohe Eigenmittelinvestitionen im System betreiben, der Verzinsungsanspruch ansteigt, und zwar generell am Kapitalmarkt, um uns zu refinanzieren. Und dieses würde, wenn es bei dem alten System bliebe, zu einem zusätzlichen Druck auf Trassenpreise und Stationspreise führen, durch das Faktum, dass wir diese Eigenmittelinvestitionen nicht eliminiert, aber deutlich zurückgeführt haben. Wir sind immer noch in der Größenordnung von 100 bis 150 Mio. Euro pro Jahr, die im System verbleiben. Aber durch diese Zurückführung wird ein großer Teil des Drucks vom Trassenpreissystem herunter genommen, sodass wir aus dieser Warte betrachtet nicht den Bedarf haben, weitere Preismaßnahmen durchzuführen. Durch diesen Finanzierungskreislauf wird auch sichergestellt, dass die Trassenpreise in dem Bereich bleiben, wie wir sie im Moment kennen, und damit keine Behinderung für unsere Kunden darstellen.

Zur Überjährigkeit, die Sie angesprochen haben: In der Tat ist es so, dass die heute nur im Bedarfsplan existiert, nicht in der LuFV. Dort sind die einzelnen Beiträge festgeschrieben. Und wir sind gemäß LuFV verpflichtet, pro Jahr einen Mindestinvestitionsbeitrag nachzuweisen, der sich zusammensetzt aus den Fördermitteln des Bundes plus der tatsächlich ausgeschütteten Dividende. Wir haben uns im Vorfeld darauf verständigt, dass wir die Überjährigkeit – also eine gewisse Flexibilität im System – ebenfalls über Eigenmittel sicherstellen. Das bedeutet, wir haben heute unterstellt, dass wir einen Vorhaltewinkel einbauen müssen,



unterjährig, so dass wir tatsächlich zu den entsprechenden Abrufen kommen, wie wir sie vereinbart haben, und auch den Nachweis führen können. Damit das einigermaßen funktioniert, haben wir in der Planung hinterlegt, dass wir diesen Vorhaltungswinkel über Eigenmittel finanzieren, wenn es notwendig werden sollte. Diese Eigenmittel, das war die Absprache mit dem Bund, können dann im Folgejahr wieder rückgeführt werden. Insofern haben wir hier einen Mechanismus geschaffen, wo es zwar zu einer Vorfinanzierung durch die Bahn, aber einer anschließenden Ablösung wiederum durch Bundesmittel kommt. Insofern ist die Überjährigkeit auch im Bestandsnetz auf die Art und Weise gesichert.

**Stellv. Vorsitzender:** Besten Dank! Das Wort geht an Herrn Zentner, bitte!

**Axel Zentner (BRH):** Herr Gastel, Sie haben eine Frage gestellt, die ich relativ leicht beantworten kann. Nämlich die Frage nach dem Jährlichkeitsprinzip, warum wir gerne möchten, dass bestimmte Dinge häufiger kontrolliert werden und auch darüber in der LuFV berichtet wird. Bestimmte Anlagen waren ursprünglich nur in einem Vier-Jahres-Turnus berücksichtigt. Das hätte bedeutet, dass man die einmal in der Laufzeit der LuFV betrachtet hätte. Da die Output-Orientierung auch unter dem Aspekt der Jährlichkeit, der jährlich ausgezahlten Mittel, irgendwie einen Kausalzusammenhang bringen sollte, waren wir der Meinung, dass man nicht einfach irgendeine Kennzahl fortschreiben kann, weil diese Änderungen durchaus in kürzerem Zeitablauf passieren können. Beispielsweise können sich Bahnsteigbelege nach einem heftigen Winter mit Frost-Tau-Wechsel durchaus so verändern, dass es Sinn macht, eine Verschlechterung auch aufzunehmen. Insofern war das eine grundsätzliche Kritik, die wir an einigen Punkten angebracht haben, um das Jährlichkeitsprinzip oder den Kausalzusammenhang zwischen den ausgereichten Mitteln und dem, was bei der Output-Kontrolle kontrolliert wird, herzustellen.

Die nächste Frage: Dass ich mich auf zwei Punkte beschränken soll, damit die LuFV gut wird, das ist eine echte Herausforderung. Aber ich habe auch schon eine Lösung. Einen ganz konkreten Punkt

hätte ich. Wir sind der Meinung, dass der Bedarfsplan nicht so stark entreichert werden sollte, nicht zu viele Mittel abgezogen werden sollen, weil die Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen der Baumaßnahmen, die im Augenblick echt laufen, zum Teil von Bauzeiten mit einer Dauer von sechs, sieben Jahren ausgegangen sind. Wenn jetzt die Bauzeiten künstlich gestreckt werden, werden die Maßnahmen im Endeffekt insgesamt wesentlich teurer. Wir sind der Auffassung, dass diese Umschichtung vom Bedarfsplan ins Bestandsnetz langfristig den Bund teuer zu stehen kommt. Wenn man so etwas macht, hätten wir uns gewünscht, dass man eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung anstellt, um sich darüber im Klaren zu sein, was es bedeutet, wenn der technisch wirtschaftliche Bauablauf aufgrund der Finanzierungsengpässe gestreckt wird. Das wäre der eine Punkt. Und der zweite Punkt, da möchte ich einige Punkte subsumieren und zwar auf der Folie 3, die wir verteilt haben. Da haben wir die unterschiedlichen Interessen zwischen Bund und DB AG aufgelistet. Mein Wunsch wäre, dass man pragmatische Ansätze findet, wie man diese unterschiedlichen Aspekte in eine handhabbare, vertraglich regelbare Form bringt. Um ein Beispiel zu nennen: Der langfristige Substanzerhalt der Infrastruktur müsste aus volkswirtschaftlicher Sicht ein Interesse der Politik des Eigentümers sein. Und da die Sachanlagen zum Teil 40, 50, 60 Jahre Lebensdauer haben, sollte man hier vielleicht auch eine gewisse Langfristigkeit in die Überlegungen mit einplanen. Andererseits kann ich den Vorstand verstehen, wenn er das Konzernergebnis eben kurzfristig anpasst. Und dass dadurch auch ein gewisser Substanzverzehr eintreten kann, ist relativ normal. Das ist betriebswirtschaftliches Handeln. Dieses Spannungsfeld wird auch in der LuFV noch nicht konsequent aufgelöst. Und da meine ich, ist diese Auflistung hier eine Bitte an die Politik, an den Eigentümer, nochmal darüber nachzudenken und diese Dinge dann in einer LuFV III etwas konkreter zu fassen. Danke!

**Stellv. Vorsitzender:** Ich danke Ihnen! Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir haben tatsächlich Gelegenheit für eine dritte Fragerunde. Ich gebe das Wort an die CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Kollege Thomas Jarzombek!





**Abg. Thomas Jarzombek** (CDU/CSU): Ich würde auch eine Frage stellen wollen, an Herrn Dr. Kefer und an Herrn Prof. Dr. Böttger, bezogen auf die – Insider werden schmunzeln – Anlage 8.7. Im systemischen Ansatz der LuFV sagt man, es werden von der DB relativ dynamisch nach Bedarf die Mittel da eingesetzt, wo sie notwendig sind. In der Anlage 8.7 wird aber eine sehr kleinteilige Aufschlüsselung eines Teils dieser LuFV-Mittel nach Länderquoten vorgenommen, die sogar dahin reicht, dass die deutschen Strecken auf schweizerischem Gebiet einen eigenen Titel haben. Widerspricht das nicht dem systemischen Ansatz der LuFV? Wäre das nicht möglicherweise für die LuFV II, aber auch die LuFV III ein Ansatz, so etwas irgendwie zu überführen?

**Dr. Volker Kefer** (DB AG): Die so genannten 8.7-er Mittel, Herr Jarzombek, sind entstanden aus der alten Sammelvereinbarung 5. Da hatte man eine Vereinbarung, dass sowohl beim Bestandserhalt wie auch beim Bedarfsplan ein gewisser Umfang an Mitteln mit den Ländern zu diskutieren und zu vereinbaren ist. Und man hat das in der LuFV I fortgeschrieben in der Anlage 8.7, die deswegen die berühmte Nomenklatur der 8.7-er Mittel enthält. Dieses Verfahren hat sich im Grunde mit den Ländern bewährt, unabhängig von der Frage, ob so etwas in eine LuFV hineingehört oder ob man das nicht anders regeln sollte. Es hat sich bewährt, dass ein Topf nach einem bestimmten Schlüssel aufgeteilt wird, wo die Länder Mitgestaltungsmöglichkeiten haben, wie die Mittel eingesetzt werden. Wir haben in den Verhandlungen der LuFV mit dem Bund gerade auch über diese Mittelausstattung gesprochen. Ihnen wird nicht verborgen geblieben sein, dass die ursprüngliche Ausstattung, die sich auf 920 Mio. Euro belief, über 5 Jahre, für die 8.7-er Mittel angehoben worden ist auf 1,1 Mrd. Euro, um den Vorstellungen für die nächsten 5 Jahre besser Rechnung tragen zu können. Ich will es so subsumieren: Die 8.7-er Mittel haben sicherlich innerhalb der LuFV einen Sonderstatus. Auf der anderen Seite handelt es sich um ein System, das aus unserer Sicht im ersten Zeitraum der LuFV I ganz erfolgreich war und wo die Beteiligten gesagt haben, man würde das gerne fortschreiben. Und das ist auch gemacht worden.

**Prof. Dr. Christian Böttger** (Hochschule für Technik und Wirtschaft): Herr Jarzombek, Sie haben natürlich völlig Recht. Eine solche kleinteilige Vorgabe des Mitteleinsatzes ist eigentlich ein Systembruch, und in diesem Sinne natürlich nicht elegant. Ich glaube aber auch, da es nur einen Teil der Mittel betrifft, dass man damit umgehen kann, da die Länder auch ein Interesse an der Mitsprache haben. Ich persönlich hätte es für wichtiger gehalten, vielleicht auch für zielführender, wenn man stattdessen gesehen hätte, dass man die Berichterstattung nach Ländern herunterbricht. Jedes Land fühlt sich schnell benachteiligt. Da wäre es hilfreich, dass tatsächlich der Zustand der Infrastruktur länderspezifisch erfasst wird und jedes Land sehen kann, wie wir nicht schlechter behandelt als unser Nachbarbundesland. Der Systembruch ist nicht besonders elegant. Wenn man an den Nachtrag zur LuFV I denkt, in dem noch ein Haufen von Einzelmaßnahmen aufgelistet waren, bis hin zur Brücke über irgendeinen Feldweg, muss ich sagen, finde ich das einen vertretbaren Systembruch, der mir weniger Bauchschmerzen macht als andere Regelungen.

**Stellv. Vorsitzender:** Vielen Dank! Im guten Wechsel von Koalition und Opposition ist jetzt die Fraktion DIE LINKE. an der Reihe. Kollegin Leidig, bitte.

**Abg. Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Ich möchte nochmal auf die Ziele zu sprechen kommen, die mit der LuFV verfolgt werden. Um es kurz zusammenzufassen: Geht es eigentlich darum, für den Bund oder für die Bundesbürgerinnen und Bundesbürger mehr Bahn für's Geld zu bekommen? Wir haben jetzt an verschiedenen Stellen gesehen, dass es so nicht geklappt hat. Das zeigt zum einen die Alterung der Infrastruktur, aber auch die Tatsache, dass sich der Anlagenbestand verringert hat. Das finde ich auch nochmal eine bedeutende Größe, wenn 1.300 Kilometer Gleise weg sind. Wenn über 30 Bahnhöfe oder fast 40 Bahnhöfe weg sind, dann ist das natürlich keine Verbesserung. Ich würde jetzt gerne an die beiden Sachverständigen Böttger und Zentner die Frage stellen, wie denn eigentlich in der Schweiz mit diesem Thema umgegangen wird? Dort ist die Bahn auch als Aktiengesellschaft aufgestellt. Dort gibt es, im



Unterschied zur Deutschen Bahn AG, eine ungeheuer große Transparenz, was die ganzen Netzstandsdaten, was die Pläne usw., betrifft. Das kann man dort als normaler Bürger oder normale Bürgerin alles im Internet sehen. Und es gibt offenbar eine andere – wie soll ich es sagen – Übereinstimmung zwischen den allgemeinwohlorientierten Zielen und dem, was die Schweizer Bahn konkret an Geschäftspolitik umsetzt. Meine Frage ist: Was davon könnte man, wenn man jetzt über die LuFV II redet, übernehmen? Was wären sinnvolle Anregungen oder was könnte man lernen von der Schweizer Bahn, um die Mängel, die wir jetzt hier feststellen, oder die wir schon länger festgestellt haben, im Verhältnis Bund und Bahn und Infrastruktur zu vermindern?

**Stellv. Vorsitzender:** Vielen Dank, Frau Kollegin! Zunächst der Sachverständige Prof. Dr. Böttger und dann Herr Zentner, bitte.

**Prof. Dr. Christian Böttger** (Hochschule für Technik und Wirtschaft): Frau Leidig, da erwischen Sie mich natürlich ein bisschen unvorbereitet. Deswegen bin ich in Details nicht ganz aussagefähig. Ich glaube, dass der Zustandsbericht, der in der Schweiz veröffentlicht wird, auf jeden Fall in Sachen Transparenz sicherlich etwas besser ist, das muss man sagen. Es ist natürlich auch ein kleineres Netz. Ich hatte jetzt auch gesagt, dass ich es durchaus begrüßen würde, wenn man die Daten auch im Deutschen Zustandsbericht weiter herunterbricht, zum Beispiel nach Ländern.

Die Schweiz hat etwas, was wir in Deutschland bisher nicht haben, und das ist letztendlich eine ganzheitliche Infrastrukturplanung. Und die Infrastruktur wird auf diese Ziele hin gebaut. Auch in der deutschen Debatte wird immer wieder angebracht, dass es wünschenswert wäre, so etwas zu bekommen. Aber da muss man natürlich fairerweise auch sagen, es klingt arrogant, aber die Schweiz ist natürlich ein kleines Land, da lässt sich sowas wirklich leichter machen als in Deutschland. Und überlegen Sie sich, was wir an Interessenkonflikten bekommen würden, zwischen Ländern, zwischen Städten, zwischen Verkehrsarten. Ich habe einerseits Sympathie dafür, so etwas auch in Deutschland zu haben. Aber ich glaube, wir würden in der Umsetzung feststellen,

dass wir da in eine furchtbare Debatte hineinkommen. Ich halte es für wenig realistisch, dass wir so ein System bekommen würden. Was man natürlich auch sagen kann, ist, dass die Schweiz auch eine etwas andere Steuerung hat. Ich glaube, die Zielvorstellung, die die Politik formuliert für die Schweizer Bundesbahn, ist etwas klarer als die, die die Politik in Deutschland formuliert hat. Es ist natürlich leichter, darauf zu reagieren, wenn man klare Zielvorstellungen hat. Da haben wir in Deutschland sicherlich eine etwas unklarere Situation, die es auch schwer macht, für einen Konzern zu sagen: wo soll ich mich eigentlich hinbewegen?

**Stellv. Vorsitzender:** Herr Zentner war noch angesprochen. Sie haben das Wort.

**Axel Zentner** (BRH): Wir haben uns die Mühe gemacht, die Schweizer genauer anzuschauen und zu vergleichen, ob wir da noch etwas lernen können. Die Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und SBB sind 1999 eingeführt worden und die haben eine mehrjährige Laufzeit, aktuell von 2013 bis 2016. Das aktuelle Fördervolumen für 4 Jahre beträgt 4,542 Mrd. Euro. Bezogen auf die Streckenlänge ist das ein ganz schöner Betrag. Als Vorteil wäre ein Punkt erwähnenswert. Der Bund erhält von der SBB eine Liste der Vorhaben, für die Zuwendungen verwendet werden. Hinterher wird sozusagen eine Ist-Auswertung gemacht, was tatsächlich umgebaut worden ist. Es wird auch angestrebt, Leistungsvereinbarungen nicht nur mit der SBB, die etwa 60 Prozent des Netzes betreibt, abzuschließen, sondern auch mit regionalen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Der Bund möchte eine Art Benchmarking betreiben. Das heißt, er möchte vergleichen, was kostet ein Kilometer Oberbau, wenn es die SBB macht oder was kostet es, wenn es ein anderes Infrastrukturunternehmen macht. Dann werden Kennzahlen zur Verkehrssicherheit verwendet, zum Beispiel die Anzahl der Zusammenstöße, Entgleisungen, Rangierunfälle, verunfallte Personen. Auch die werden entsprechend aufgelistet und gegebenenfalls auch sanktioniert. Es gibt auch Kennzahlen zur Subventionseffizienz, so wird das genannt, also zum Wert des Sachanlagebestands. Also wird



auch der durchschnittliche Neuwert der Sachanlagen entsprechend mit berücksichtigt. Weiter gibt es eine Kenngröße Kundenzufriedenheit der GVU. Es wird auch immer wieder die Interoperabilität der Streckenklassen, Lichtraumprofil, ETCS, GSMR-Ausrüstung usw. untersucht und zur Verfügbarkeit des Netzes und zur Gleisgeometrie gibt es dort bereits Kennzahlen. Neben den Strafzahlungen, das wäre noch ein anderer Punkt, die bei uns als Sanktionen vorgesehen sind, sind dort auch andere Handlungsoptionen des Bundes vorgesehen, zum Beispiel auch organisatorische Eingriffe in die Struktur der SBB. Es gibt allerdings auch ein paar Nachteile. Ähnlich wie hier in Deutschland sind die verkehrspolitischen Oberziele nicht hinreichend genau definiert und folglich ist die Ausrichtung der Kennzahlen nach Oberzielen nicht immer so, wie es gewünscht wird. Auch bleiben Prüfungen der Mittelverwendungen vor Ort nicht in dem Maße stringent, wie es bei uns gemacht wird. Die Berichtspflichten der SBB sind immer wieder Anlass für Streit mit der Regierung und es fehlen in einigen Teilen Sanktionsregeln für den Fall, dass Planzahlen und Ist-Zahlen auseinanderfallen. Kurz gesagt, es gibt ein paar Punkte, über die man nachdenken kann. Das wäre das Benchmarking und dass man eventuell auch Teilnetze betrachtet und Kennzahlen für Teilnetze entwickelt, um diese zu vergleichen. Aber ich denke, dass wird für die LuFV II nicht mehr handhabbar sein. Vielen Dank!

**Stellv. Vorsitzender:** Vielen Dank, Herr Zentner, für die klare Antwort. Kollegin Annette Sawade, bitte!

Abg. **Annette Sawade** (SPD): Prof. Pörner hatte schon erwähnt, dass man zum Gleiszustand eine Kennziffer einfügen könnte. Ich hätte das gerne ein wenig konkretisiert. Meine Frage geht an Herrn Flege: Wieweit sollte die Erstellung einer Kapazitätskennziffer und eines Parameters, der über die Oberflächenbeschaffenheit der Gleise Auskunft gibt, in einer Weiterentwicklung der neuen LuFV berücksichtigt werden und welche Vorteile würden sich z. B. daraus ergeben?

**Dirk Flege** (Allianz pro Schiene): Zur Kapazitätskennzahl habe ich in meinem ersten Statement etwas gesagt. Das wünschen wir uns, das ist die wichtigste Kennziffer überhaupt, verkehrspolitisch gesehen. Woran es hakt, hatte ich dargestellt. Der Oberflächenzustand der Schienen, das ist für das Thema Schienenlärm eine wichtige Diskussion. Ich weiß nicht, ob es in der Praxis gelingen kann. Das ist wieder systematisch ähnlich schwierig wie mit der Kapazitätskennzahl. Es müsste gelingen, die hochbelasteten Strecken des Bundes schienennetzes, wo wir das Thema Schienenlärm wirklich als drängendes Problem haben, so abzubilden, dass eine Qualitätskennzahl Sinn macht, um den Lärm zu reduzieren. Stichwort: Schienenschleifen. Das steckt dahinter. Diese Kennzahl macht nur Sinn, wenn die Schienen so geschliffen sind, dass glattes Rad auf glatter Schiene ist. Es müsste gelingen, dann nicht mit der Gießkanne hinzugehen, denn dann sind wir wieder beim Thema Fehlanreize. Dann wird gesagt, für ganz Deutschland haben wir jetzt die Qualitätskennzahl X und dann wird das knappe Geld verwendet, um Schienen auf dem gleichen Niveau mit der gleichen Kapazitätskennzahl da zu schleifen, wo gar keine Menschen wohnen, wo wir gar kein Lärmproblem haben. Das kann nicht das Ziel sein, dass man die Gießkanne herausholt und eine Qualitätskennzahl für das ganze Netz hat. Aber wenn es gelingt, das bei den lärmbelasteten Hotspots zu machen, dann wäre das eine sehr gute Fortentwicklung der LuFV. Ich habe den Weg dahin jetzt für mich nicht vor Augen, das ist hochanspruchsvoll.

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe zwei Fragen. Die erste Frage geht an Herrn Hörster. Wir hätten das Thema Gleisgeometrie aufgenommen. Wie sinnvoll wären Zielwerte für die Gleisgeometrie, wie sie von vielen Seiten gefordert werden, und weshalb gibt es diese nicht in der neuen LuFV? Die zweite Frage geht an Herrn Zentner. Herr Böttger hat uns sehr deutlich geschildert, was passieren wird, wenn wir mit der LuFV so weitermachen, das heißt, das bilanzierbare Eigentum an den Bahnanlagen bei DB Netz wird immer weiter gen Null gehen, während wir immer mehr über Baukostenzuschüsse das Ganze in die Hand nehmen. Wäre es nicht ei-



gentlich angezeigt, dass wir uns mit dem Gesamtfinanzierungskonzept des Bundesschienenbahnnetzes auseinandersetzen und ein ganz anderes Finanzierungssystem in Gang setzen? Ich denke etwa daran, dass wir tatsächlich die Verantwortlichkeiten dessen, der das betreibt, etwas höher setzen, dass wir nicht alles über Baukostenzuschüsse finanzieren, wo man Anlagen nicht selber abschreiben darf und also auch nicht das für die Instandhaltung entsprechende Geld verdienen kann. Was könnten Sie sich vorstellen, in welche Richtung sollten wir zukünftig weiterdenken, damit wir aus dieser Falle Baukostenzuschuss herauskommen?

**Stellv. Vorsitzender:** Zur Beantwortung der beiden zuletzt gestellten Fragen zunächst Herr Hörster bitte und dann Herr Zentner.

**Gerald Hörster** (Eisenbahn-Bundesamt): Das Thema Gleisgeometrie wäre natürlich sinnvoll für eine LuFV, weil es dann flächendeckend eine Qualitätsabbildung des Oberbaus gäbe. In der LuFV I, in der ersten Variante, war ein Wert der Gleisgeometrie enthalten. Das erwies sich aber letztlich nicht als umsetzbar, deshalb wurde es im Rahmen einer Änderung der LuFV I wieder herausgenommen. Gleisgeometrie setzt voraus, dass man wirklich flächendeckend die Gleisgeometrie feststellt und messen muss, und so verstehe ich jetzt die LuFV II, dass man diese Thematik im nächsten Jahr nochmal angehen will, um sich Gedanken zu machen: Mache ich das für das gesamte Netz, mache ich es für Teilnetze und wie kann ich daraus eine greifbare Qualitätskennzahl generieren? Grundsätzlich ist das sicherlich ein Ansatz, den man wählen kann, um das Netz und den Oberbau zu bewerten.

**Axel Zentner** (BRH): Vielen Dank für die Frage. Es gibt natürlich unterschiedliche Interessen. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht handelt der Vorstand völlig korrekt, wie er die Bilanzregeln auslegt, die es in der Bundesrepublik Deutschland gibt. Es gibt natürlich auch andere Ansätze, aber hier wäre der Eigentümer gefragt, Vorgaben zu machen, wenn er eine andere Lösung haben möchte. Aus volkswirtschaftlicher Sicht gibt es die Gesamtrechnung, die

volkswirtschaftliche Gesamtrechnung und da wird der Begriff „Modernitätsgrad“ beispielsweise gebildet aus dem Netto- und Bruttoanlagevermögen. Solche Kennzahlen wären sicherlich auch für die Bahn und die Sachanlagen der Bahn eine ganz wichtige Größe. Über allem schweben irgendwo der Substanzwert und der Substanzerhalt, so dass hier vielleicht der Eigentümer darüber nachdenken muss, ob man die betriebswirtschaftlichen Regeln etwas ergänzt. Das würden wir auch begrüßen. Wenn die Regulierung greift und ein neues Regulierungsgesetz kommt, dann wird auch eine Regulierung auf Kostenbasis erfolgen. Da wird man sich die Frage stellen müssen, welche Kapitalkosten denn angesetzt werden. Wenn ich nur mit geschenktem Geld produziere, kann ich sehr günstig produzieren, dann müssten eigentlich die Trassenpreise soweit sinken, dass sie die tatsächlichen Kosten der Bahn nicht mehr decken. Insofern muss man in der Tat hier beide Dinge parallel betrachten und vielleicht langfristig auch von der Eigentümerseite an das Rechnungswesen der Bahn weitere Anforderungen stellen, um hier die volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Fragestellungen in Einklang zu bringen. Insofern tut es mir leid, dass ich auf diese Frage keine konkrete Antwort geben kann. Das ist zu komplex.

**Abg. Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wäre das nicht eine Überlegung, dass wir tatsächlich – Sie haben es in Ihrer Folie 3 auch drin – das ganze System umstellen, die Finanzierung, weg von Baukostenzuschüssen, hin in Richtung zinsloser Darlehen?

**Axel Zentner** (BRH): Die gesetzliche Ausgangslage ist, dass die Zuwendungen an die Bahn auf der Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes gezahlt werden. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz sagt, wo die Bahn ein Interesse an den Anlagen hat, ist dieses im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu untersuchen. Das, was an Interesse da ist, wird darlehensfinanziert und der Rest ist Baukostenzuschuss. Die gesetzliche Grundlage ist also da. Sie wird aber seit einigen Jahren nicht mehr angewandt. Dafür gibt es pragmatische Gründe. Aber grundsätzlich löst das nicht das Problem, das Sie angesprochen haben.



Wenn man das konsequent zu Ende denkt, wie es Prof. Böttger angesprochen hat, dann muss man sich natürlich bei der Trassenpreisbildung auch als Bund, als Eigentümer, fragen: sollen die Trassenpreise kostendeckend sein. Und wenn sie das sein sollen, muss man natürlich auch die Bundesgelder in irgendeiner Weise eventuell mit in die Preisbildung einbeziehen. Da sehe ich auch noch einen gewissen Handlungsbedarf. Das war auch unser Hinweis, dass hier ggf. die LuFV II, wenn das neue Regulierungsgesetz kommt, unter Umständen wieder angepasst werden muss.

**Stellv. Vorsitzender:** Am Ende dieser umfangreichen Anhörung liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Die Plenumsdebatte wird gleich beginnen. Ich darf Ihnen noch mitteilen, dass die Obleute einen Konsens über die Tagesordnung für den 12. November 2014 erzielt haben. Mit dem Thema LuFV wird sich der Ausschuss am 3. Dezember 2014 erneut befassen.

Ihnen, liebe Kolleginnen und Kollegen, herzlichen Dank für Ihre Fragen und Beiträge. Ganz besonders herzlichen Dank gilt Ihnen, den Sachverständigen, für Ihre schriftlichen und mündlichen Beiträge und für die Bereitschaft, uns Rede und Antwort zu stehen. Herzlichen Dank und auf eine weiter gute Zusammenarbeit. Die Sitzung ist geschlossen.

Schluss der Sitzung: 12:45 Uhr

Reinhold Senker, MdB  
**Stellv. Vorsitzender**



---

## **Inhaltsverzeichnis der Stellungnahmen**

Öffentliche Anhörung am Mittwoch, 5. November 2014, 11.00 Uhr

---

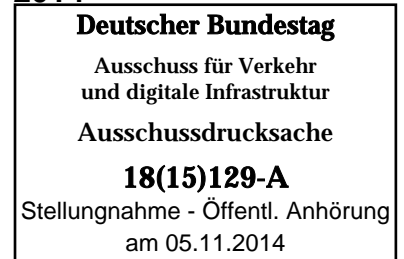
Stand: 24. November 2014

<b>A-Drs. 18(15)129-A</b> Eisenbahn – und Verkehrsgewerkschaft (EVG)	<b>Seite 2</b>
<b>A-Drs. 18(15)129-B</b> Bundesrechnungshof	<b>Seite 5</b>
<b>A-Drs. 18(15)129-C</b> Allianz pro Schiene	<b>Seite 24</b>
<b>A-Drs. 18(15)129-D</b> VDB e.V.	<b>Seite 29</b>
<b>A-Drs. 18(15)129-E</b> Hochschule für Technik und Wirtschaft	<b>Seite 35</b>

# Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) zur Fortschreibung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DB AG

Anlässlich der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 5. November 2014

Stand: 28. Oktober 2014



## Anspruch der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

Die EVG sieht sich in doppelter Hinsicht in der Verantwortung zur Fortschreibung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der DB AG Stellung zu nehmen:

1. Als gewerkschaftliche Interessenvertretung der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner gilt unsere oberste Priorität der Beschäftigungssicherheit sowie der Sicherung angemessener Beschäftigungsbedingungen und sozialer Standards. Eine stabile, sichere, qualitativ hochwertige und zukunftsfähige Schieneninfrastruktur ist die Grundlage für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs und damit existenziell für die Beschäftigten aller bundeseigenen und nichtbundeseigenen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVUs) ebenso wie der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIUs). Dies setzt eine ausreichende Finanzierung der Infrastruktur voraus.
2. Als politischer, gesellschaftlicher und sozialer Akteur steht die EVG für eine nachhaltige, ökologische Verkehrswende. Der Verkehrssektor ist eine Schlüsselbranche der Wirtschaft und unserer Gesellschaft. Die Mobilität von Menschen und der Transport von Waren sind unverzichtbar für Wohlstand und Teilhabe der Menschen am kulturellen und wirtschaftlichen Leben. Die Stärkung des Verkehrsträgers Schiene ist unverzichtbares Schlüsselement einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Verkehrspolitik. Die ausreichende Finanzierung der Schieneninfrastruktur ist **eine** der hierfür notwendigen Voraussetzungen.  
(Vergleiche das Programm 2012-2017 der EVG sowie das aktuelle Arbeitsprogramm und den Fuldaer Appell vom 21.11.2013)<sup>1</sup>

## Grundsätzliche Anmerkungen zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur und der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung LuFV

Mit der grundlegenden Neuausrichtung der Bestandsnetzfinanzierung durch den Abschluss der LuFV im Jahr 2009 wurden umfassende Verbesserungen der Finanzierungslogik ermöglicht. Hierzu gehören insbesondere die mehrjährige Planbarkeit, ohne die zeit- und personalintensive Infrastrukturprojekte kaum effizient steuerbar sind, eine hohe Transparenz des Infrastrukturzustandes und eine Steigerung der Infrastrukturqualität durch die Orientierung auf Qualitätskennzahlen (Output-Kontrolle) statt auf reine Verwendungsprüfung (Input-Kontrolle).

Allerdings war der Finanzierungsumfang der LuFV I unstrittig unterdotiert. Die EVG begrüßt daher die mit der LuFV II vorgesehene höhere Mittelausstattung für die Jahre 2015 bis 2019 als längst überfälligen Schritt. Es wird sicher zu stellen sein, dass die daran anschließende

<sup>1</sup> [http://www.evg-online.org/Arbeitsprogramm/index\\_html/](http://www.evg-online.org/Arbeitsprogramm/index_html/)

Finanzierung nicht nur an die gegebenen Erfordernisse angepasst bleibt (keine erneuter Aufbau von Investitionsrückstau), sondern auch Ausdruck einer nachhaltigen und ökologischen (Schienen-) Verkehrsvision unseres Landes für die nächsten Jahrzehnte ist.

### **Position der EVG zu den Neuerungen im Rahmen der LuFV II**

Die EVG begrüßt, dass mit dem vorgesehenen Abschluss der LuFV II eine ausreichende Planungssicherheit für die Infrastrukturfinanzierung für zumindest fünf Jahre gesichert werden soll. Diese ist unverzichtbare Voraussetzung für eine demografiefeste Personalplanung seitens der Infrastrukturunternehmen einerseits und einen menschenwürdigen und wertschätzenden Personaleinsatz andererseits. Die Auswirkungen einer bis an die Grenzen gehenden Arbeitsverdichtung und Personalreduzierung wurden im Bereich Betrieb im Zusammenhang mit den Mainzer Ausfällen nachhaltig öffentlich. Im technischen Bereich (Instandhaltung/Instandsetzung) ist die Herausforderung durch den bevorstehenden demografischen Wandel und die notwendigen langjährigen Qualifizierungszeiten (7-10 Jahre in Kernfunktionen) ungleich größer. Die EVG betrachtet die durch die LuFV II gewährte Planungssicherheit als Auftrag an die Infrastrukturunternehmen, hier ihrer Verantwortung gerecht zu werden.

Die EVG begrüßt grundsätzlich die Implementierung des sogenannten Finanzierungskreislaufs 2.0, weil durch diesen

1. eine größere Transparenz geschaffen wird. Die politische Diskussion der vergangenen Jahre hat hier vorhandenen Nachholbedarf mehr als deutlich gemacht.
2. sichergestellt wird, dass in der Infrastruktur erwirtschaftete Gewinne auch vollständig wieder in die Finanzierung der Infrastruktur zurückfließen.

Wir betrachten einige mit der Finanzierungsvereinbarung einhergehende Aspekte allerdings höchst kritisch:

#### **1. Dividende**

Die geplante Dividendenausschüttung ist ein fester Bestandteil der Mittelbedarfsdeckung in der LuFV II. Damit entsteht ein Finanzierungsrisiko, falls die Dividende nicht erwirtschaftet werden kann. Aus Sicht der EVG ist dies problematisch, da die Umsatzentwicklung der Infrastrukturunternehmen maßgeblich von konjunkturellen Entwicklungen und politischen Entscheidungen beeinflusst wird. Beides ist durch die Unternehmen selbst nicht steuerbar.

- a. Aus Sicht der EVG muss daher durch den Bund sichergestellt werden, dass z.B. im Zusammenhang mit der anstehenden Neuordnung der Eisenbahn-Regulierung keine Umstände geschaffen werden, die die Möglichkeit der Dividendenerwirtschaftung negativ beeinflussen und damit die Finanzierungslogik der LuFV konterkarieren. Insbesondere würde beispielsweise eine Deckelung der Trassenpreise, wie sie im letzten Entwurf zum Eisenbahnregulierungsgesetz ERegG (2013) vorgesehen war, der DB Netz AG die Möglichkeit nehmen, über eine sachgerechte Erhöhung der Trassenpreise Mittel zu erwirtschaften. Damit würden die Dividendenvorgaben aus der LuFV II ad absurdum geführt. Eine solche Form der Regulierung ist daher nicht mit der LuFV kompatibel.
- b. Aus Sicht der EVG muss sichergestellt werden, dass durch politische oder konjunkturelle Entwicklungen bedingte Unterschreitungen der geplanten Dividendenausschüttungen weder zu Abstrichen bei den tatsächlichen Investitionen führen und damit zu Lasten von Sicherheit und Verlässlichkeit der Infra-



struktur gehen, noch darf hieraus ein einseitiger und übermäßiger Druck zur Reduzierung von Personalkosten entstehen, der erstens zu unangemessener Belastung der Beschäftigten führen und zweitens mittelfristig damit ebenfalls zu Lasten von Sicherheit und Verlässlichkeit gehen würde.

- c. Die EVG sieht daher den Bund in der Verpflichtung, bei nicht eigenverschuldeten Einbrüchen der Dividendenausschüttung eine ausgleichende Vertragsanpassung entsprechend §24 Abs. 3 vorzunehmen.

## 2. **Qualitätskennzahlen / Pönalisierung**

Die EVG begrüßt die bereits in der LuFV I verankerte Intention der Vertragspartner, die Qualität der Infrastruktur messbar zu machen und nachhaltig zu verbessern. Das System der sogenannten Qualitätskennzahlen und der vereinbarten Pönalisierung bedarf allerdings einer fortgesetzten Wirksamkeitsprüfung. Strukturelle Defizite bedürfen struktureller Lösungen und dürfen nicht einseitig zu erhöhtem Druck auf Kosten der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer führen.

## 3. **Anreizsystematik**

Mit der Festschreibung der Preisstände und einer fehlenden Inflationierung innerhalb der Laufzeit wird im Rahmen der LuFV II ein umfassender Druck zu Erschließung von Effizienzpotenzialen implementiert. Aus Sicht der EVG sind beide Vertragspartner in der Pflicht sicherzustellen, dass alle strukturellen und Innovationspotenziale ausgeschöpft werden. Eine weitere Arbeitsverdichtung oder Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen sind weder akzeptabel noch wären sie nachhaltig wirkungsvoll.

## 4. **Fehlende Überjährigkeit des Mittelabrufs**

Ogleich unstrittig ist, dass die kameralistischer Logik entsprechende Jährigkeit des Mittelabrufs zu Fehlanreizen einerseits und einem erhöhten Steuerungs Aufwand andererseits führt, wurde die angestrebte Überjährigkeit des Mittelabrufs in der LuFV II nicht umgesetzt. Hiermit wurde auf das damit verbundene Potenzial zur Erhöhung der Mitteleffizienz verzichtet. Wenn strukturelle Potenziale verschenkt werden, gleichzeitig aber über Hebel wie Qualitätskennzahlen, fehlende Inflationierung oder andere „Anreiz“ Systematiken der Effizienzdruck erhöht wird, führt dies zwangsläufig zu einer Steigerung des Drucks auf die Beschäftigten. Dies ist aus Sicht der EVG nicht akzeptabel.

## 5. **Regulierung**

Aus Sicht der EVG ist der Bund in der Verpflichtung sicherzustellen, dass die grundlegende Funktionsweise der LuFV nicht durch anderweitige Regelungen (z. B. Regulierung) konterkariert oder grundsätzlich in Frage gestellt werden. Wie dargelegt enthält die LuFV bereits eine umfassende und ausreichende Anreizkontrolle. Des Weiteren gelten für eine Neuordnung des ERegG die bereits durch die EVG formulierten Anforderungen, insbesondere muss jedwede Regulierung kostenbasiert sein, ist Doppelregulierung zu verhindern und es dürfen keine regulierungsbedingten Einschränkungen der Tarifautonomie entstehen.



**Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur  
am 5. November 2014 in Berlin**

**Deutscher Bundestag**

Ausschuss für Verkehr  
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

**18(15)129-B**

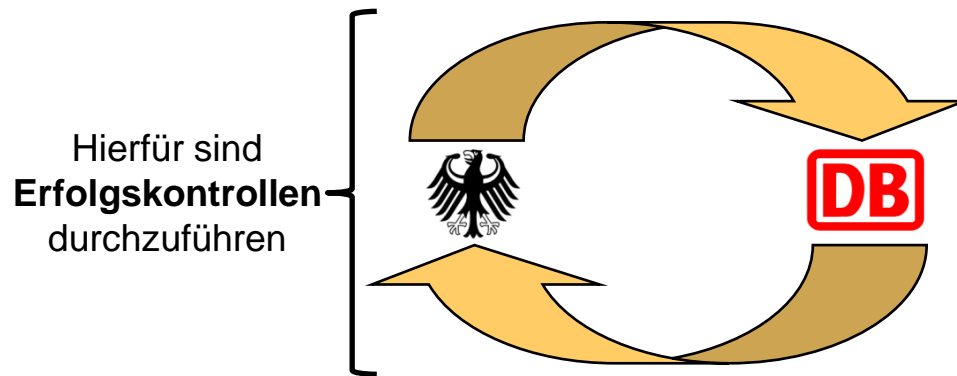
Stellungnahme - Öffentl. Anhörung  
am 05.11.2014

**Fortschreibung der Leistungs- und  
Finanzierungsvereinbarung (LuFV)  
zwischen der Bundesrepublik  
Deutschland und der  
Deutschen Bahn AG**



## Prinzip der LuFV: „Leistung und Gegenleistung“

**„Leistung“ des Bundes:**  
pauschale Zuwendungen



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

LuFV = Zuwendungsvertrag zur  
Förderung von Ersatzinvestitionen,  
d. h. es gilt das Zuwendungsrecht  
für die Projektförderung:

- Zuwendungsgeber entscheidet über Förderung,
- Zuwendungsempfänger weist Realisierung der Projekte nach,
- mehrere Projekte = Programm,
- Zuwendungsgeber prüft, ob Mittel sparsam, wirtschaftlich und zweckentsprechend eingesetzt wurden,
- Erfolgskontrollen auch zur Zielerreichung/Wirksamkeit, d. h. zum Fördererfolg



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



Allgemeinwohl und Gewährleistungs-  
verantwortung

betriebswirtschaftliches Handeln,  
Gewinnmaximierung

langfristiger Substanzerhalt der  
Infrastruktur

Anreiz, das Konzernergebnis kurzfristig  
zu verbessern, Anreiz zu zeitweisem  
Substanzverzehr

wirtschaftlicher Einsatz der Zuwendun-  
gen, Optimum aus Investition und  
Instandhaltung

eigene (Instandhaltungs-) Mittel  
schonen, weitreichende Finanzierung  
durch Bund und Dritte anstreben

Erhalt und Ausbau eines leistungsfähigen  
Netzes, Kapazität für Mehrverkehr

Netzkapazität insb. für konzerneigene  
Verkehrsunternehmen sicherstellen

Einhaltung des Rechtsrahmens (BHO,  
Zuwendungsrecht, BSWAG), Projekt-  
förderung mit Anteilsfinanzierung

LuFV mit pauschalen Zuwendungen und  
möglichst weitreichenden unternehme-  
rischen Entscheidungsspielräumen

Finanzierungsform: zinslose Darlehen

nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse



## Offene Fragen zur LuFV I

Die LuFV I gilt seit fast sechs Jahren. Eine systematische Erfolgskontrolle im Hinblick auf die grundsätzliche Eignung dieses Finanzierungsverfahrens ist vom Bund jedoch noch nicht vorgenommen worden. In diesem Zusammenhang sind folgende Fragen ungeklärt:

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



# Feststellungen des Bundesrechnungshofes zur LuFV II

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

## 1. Unzureichende Steuerungswirkung und Erfolgskontrollen

- keine hinreichende Transparenz über 97 % des Netzes (S. 6),
- Verwendung teilweise veralteter Datengrundlagen (S. 8),
- Zusammenhang zwischen Bundesmitteln und Netzqualität nicht nachweisbar (S. 9-10),

## 2. Fehlender Anreiz zum wirtschaftlichen Mitteleinsatz

- Wirtschaftlichkeitskontrollen sind nicht vorgesehen, langfristiger Substanzverzehr ist möglich (S. 12),
- kein Anreiz für bessere Brückeninstandhaltung, Bund kommt mit Haushaltsmitteln für unterlassene Instandhaltung der DB AG auf (S. 13-15)

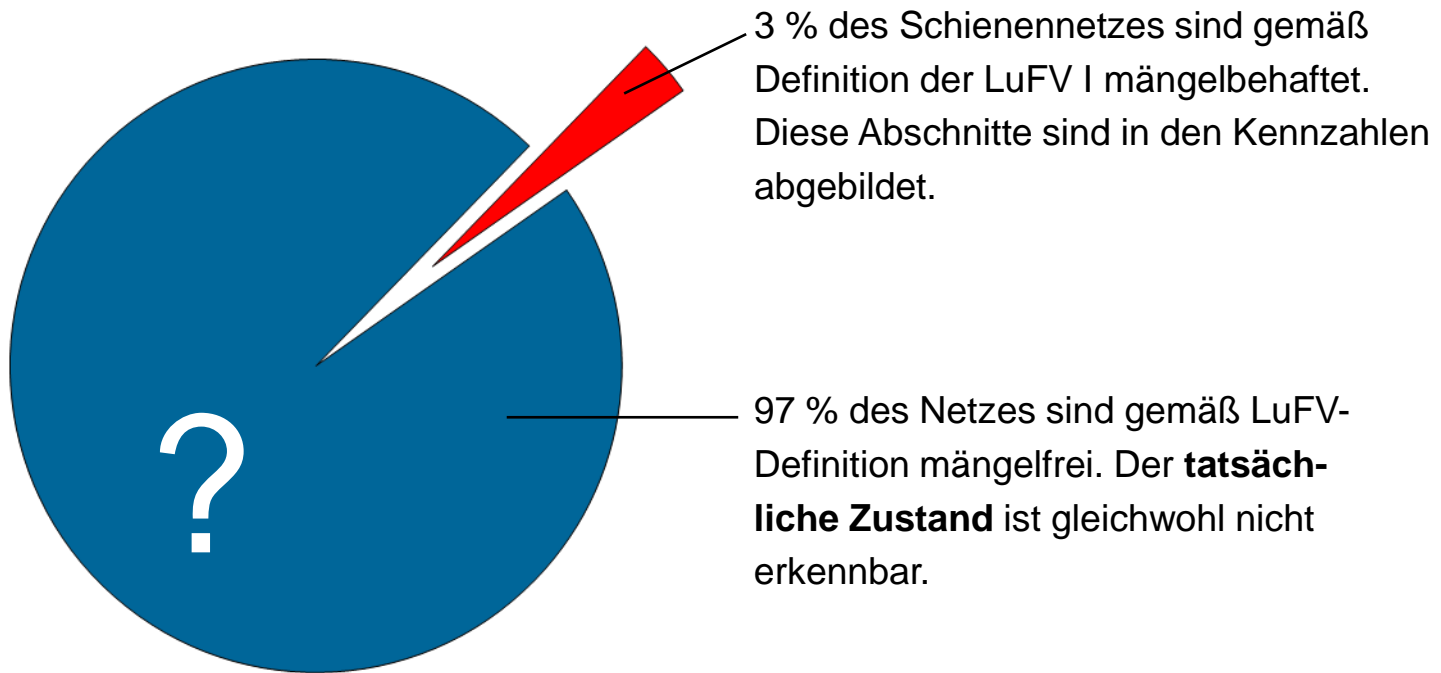
## 3. Schwachstellen und Risiken bei der Gesamtfinanzierung

- Bundeszuwendungen aufgestockt, ohne Einsparmöglichkeiten zu berücksichtigen (S. 16),
- finanzielle Planungssicherheit des Bundes nimmt gegenüber der LuFV I ab (S. 17)



## Zu Feststellung 1: Unzureichende Steuerungswirkung und Erfolgskontrollen

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





## Zu Feststellung 1: Unzureichende Steuerungswirkung und Erfolgskontrollen

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

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

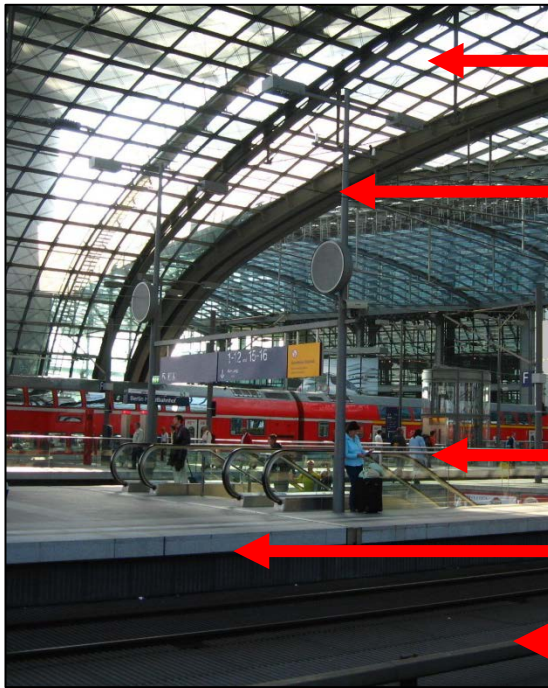






## Zu Feststellung 1: Unzureichende Steuerungswirkung und Erfolgskontrollen

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



← Hallen und Dächer: alle 3 Jahre

← Beleuchtungsmaste: alle 4 Jahre

← Fahrtreppen: alle 2 Jahre

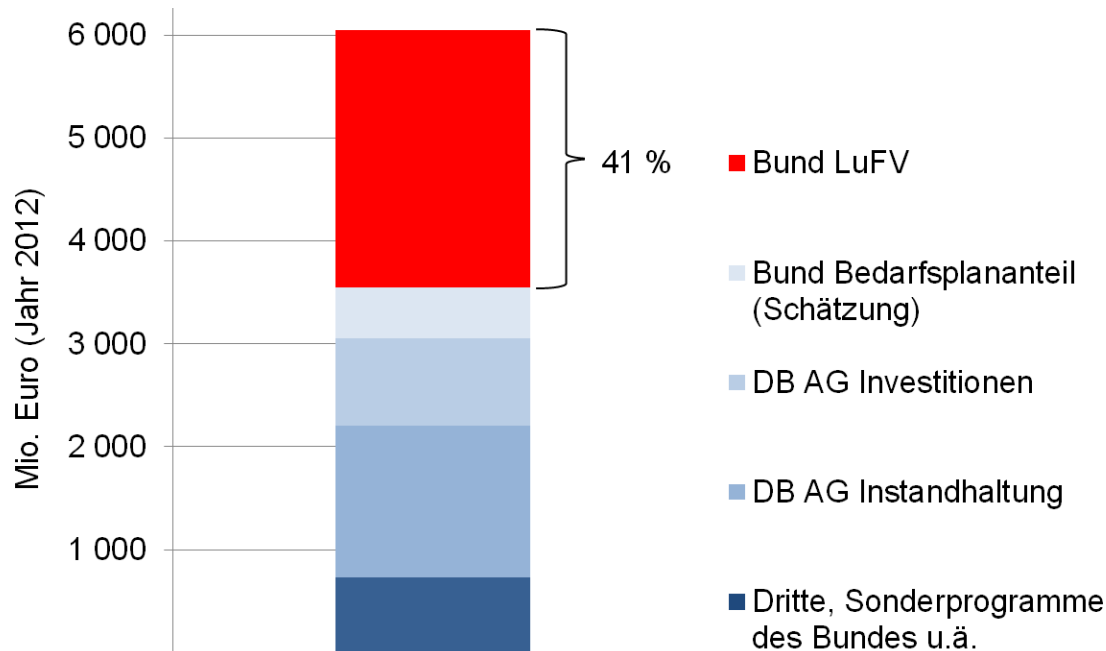
← Bahnsteige: alle 3 oder 4 Jahre

← Unterführungen: alle 3 Jahre



## Zu Feststellung 1: Unzureichende Steuerungswirkung und Erfolgskontrollen

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





## Zu Feststellung 1: Unzureichende Steuerungswirkung und Erfolgskontrollen

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

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



## Zu Feststellung 1: Unzureichende Steuerungswirkung und Erfolgskontrollen

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

Folgen:

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

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





## Zu Feststellung 2: Fehlender Anreiz zum wirtschaftlichen Mitteleinsatz

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

Wie bereits bei der LuFV I bilden die Kennzahlen auch bei der LuFV II den Substanzwert der Bahnanlagen nicht ab. Für den Bund erforderliche Steuerungsgrößen (z. B. Modernitätsgrad, Restnutzungsdauern) und daraus abgeleitete Zielvereinbarungen zum Substanzerhalt fehlen. Eine vorausschauende bedarfsorientierte Planung der Haushaltsansätze ist damit nicht belastbar möglich.



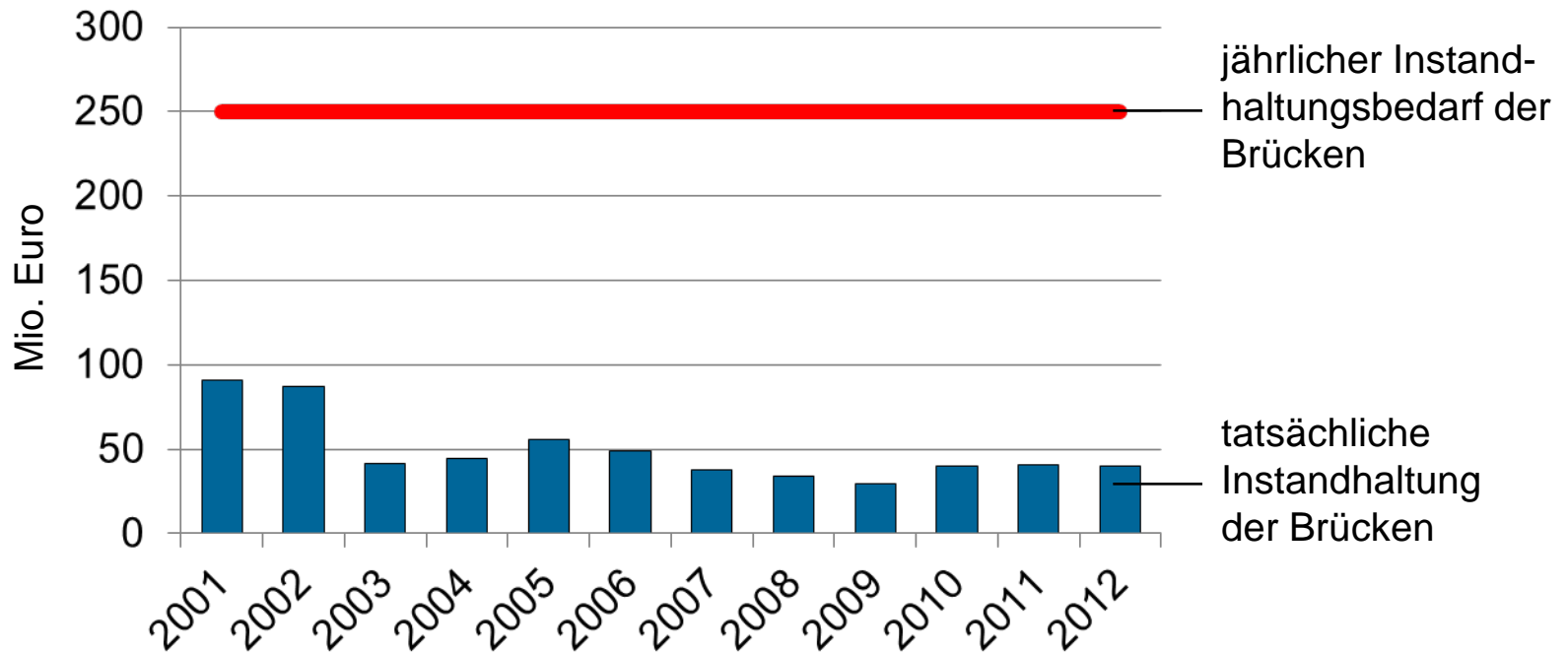
Folgen:

- Ein eventueller, langsam voranschreitender **Substanzverzehr** bliebe zunächst unentdeckt.
- Mittel- bis langfristig bestehen **erhebliche Haushaltsrisiken** für den Bund.



## Zu Feststellung 2: Fehlender Anreiz zum wirtschaftlichen Mitteleinsatz

Die DB AG ist verpflichtet, ihre Bahnanlagen aus Eigenmitteln instand zu halten. An den Eisenbahnbrücken ist jedoch ein **Instandhaltungsstau von über 2 000 Mio. Euro** entstanden. Trotz bedarfsgerechter Zuwendungen des Bundes besteht hier zudem ein Ersatzinvestitionsstau.





## Zu Feststellung 2: Fehlender Anreiz zum wirtschaftlichen Mitteleinsatz

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

Die LuFV II enthält folgende Neuregelung:

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

Bewertung durch den Bundesrechnungshof:

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



## Zu Feststellung 2: Fehlender Anreiz zum wirtschaftlichen Mitteleinsatz

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

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

Bewertung durch den Bundesrechnungshof:

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





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

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

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





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

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

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

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

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



## Weitere Feststellungen:

- Durch **ratenweise Auszahlung** der Zuwendungen können dem Bund **Zinsnachteile** entstehen. Solche Nachteile könnten dem Bund erstattet werden, wenn die LuFV II hierzu eine Regelung enthielte.
- Sollte die LuFV II bereits zum 1. Januar 2015 in Kraft treten, müsste sie **nachträglich** im Laufe des Jahres 2015 mit einem neuen Gesetz zur **Eisenbahnregulierung harmonisiert** werden.
- Die **DB AG ist** gegenüber dem Bund „**Monopolanbieter**“. Dies bestimmt das wirtschaftliche Handeln der DB AG und birgt Nachteile für den Bund. Der Bund sollte bessere Handlungsmöglichkeiten erhalten.
- Die **Berichtsmöglichkeiten** des Bundesrechnungshofes werden möglicherweise **eingeschränkt**.



## Zusammenfassende Würdigung und Empfehlung

In einzelnen Punkten enthält die LuFV II Verbesserungen gegenüber der LuFV I; dies sind jedoch meist Detailänderungen. Der Bundesrechnungshof hält substantielle Verbesserungen für erforderlich, damit das Finanzierungsverfahren auch den Interessen des Gesetzgebers, des Eigentümers und des Zuwendungsgebers Bund gerecht wird. Hierzu beabsichtigt der Bundesrechnungshof in Kürze einen Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO vorzulegen. Denn der aktuelle Entwurf der LuFV II ist aus seiner Sicht haushalts- und zuwendungsrechtlich bedenklich und vor allem zu einseitig auf die unternehmerischen Interessen der DB AG ausgerichtet.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Bundesrechnungshof, dem BMVI aufzugeben, die notwendigen Verbesserungen so in dem Vertrag zu verankern, dass die Interessen des Bundes gewahrt sind. Hierzu schlägt der Bundesrechnungshof unter anderem vor, beispielsweise ein „Sonderprogramm Brückensanierung“ (ähnlich wie das Lärmsanierungsprogramm) aufzulegen. Um dieses Vorgehen haushaltsrechtlich abzusichern, empfiehlt der Bundesrechnungshof, die LuFV-Mittel des Bundes (Kapitel 1222, Titel 891 11) für das Haushaltsjahr 2015 wie bei der LuFV I üblich mit 2 500 Mio. Euro zu veranschlagen. Überdies sollte zu den für die LuFV II erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen der Jahre 2016 ff. ein Sperrvermerk gemäß § 22 Satz 3 BHO ausgebracht werden.



**Öffentliche Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 5. November 2014 zur Fortschreibung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DB AG.**

**Deutscher Bundestag**

Ausschuss für Verkehr  
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

**18(15)129-C**

## **Vorbemerkung**

Der Bund beabsichtigt mit der Deutschen Bahn AG und ihren Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II) über die Erhaltung der Schienenwege im Zeitraum 2015 – 2019 abzuschließen. Diese Vereinbarung soll an die LuFV I anschließen, die seit 2009 in Kraft ist. Grundlage für diese Vereinbarung ist der grundgesetzliche Gewährleistungsauftrag des Bundes für die Eisenbahninfrastruktur (vgl. Art. 87e GG).

Mit dem Abschluss der LuFV I im Jahr 2009 hat der Bund bei der Finanzierung der Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz einen Systemwechsel vollzogen: An die Stelle eines bürokratieintensiven einzelmaßnahmenbezogenen Verfahrens ist eine leistungs- und qualitätsbezogene Outputkontrolle auf Basis von Qualitätskennziffern und Nachweisindikatoren getreten.

Diese Reform hat sich grundsätzlich bewährt. Durch eine verbindliche vertragliche Regelung zwischen dem Bund sowie der DB AG und ihren Eisenbahninfrastrukturunternehmen wurden Leistungen und Pflichten für den Erhalt der Schienenwege festgeschrieben. Der Bund stellt jährlich zweckgebunden einen festen Betrag als nicht rückzahlbaren Baukostenzuschuss zur Durchführung von Ersatzinvestitionen zur Verfügung. 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, dass die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nun für weitere fünf Jahre fortgeschrieben und weiterentwickelt werden soll.

## **I. Grundsätzliche Bewertung aus Sicht der Allianz pro Schiene**

Ziel der LuFV II ist, die Schienenwege des Bundes in einem qualitativ hochwertigen Zustand zu erhalten und zu verbessern, sowie durch unternehmerisches Handeln eine hohe Effizienz beim Mitteleinsatz zu gewährleisten. Der vorliegende Entwurf der LuFV II, der auf den Erfahrungen mit der LuFV I aufbaut, der die Bundesmittel deutlich anhebt sowie anspruchsvollere Zielwerte für die Qualität des Netzes setzt, ist aus Sicht der Allianz pro Schiene grundsätzlich geeignet, dieses Ziel zu erreichen. Mit dem Steuerungsinstrument LuFV können die Infrastrukturmittel des Bundes effizient eingesetzt, eine verlässliche und stetige Finanzierung von Ersatzinvestitionen mehrjährig gesichert sowie die Qualität und Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur erhalten und verbessert werden. Damit liegt die LuFV II grundsätzlich im Interesse sowohl der Steuerzahler, als auch der Unternehmen des Eisenbahnsektors und der Kunden des Eisenbahnverkehrs.

Trotz der grundsätzlich positiven Bewertung hat die Allianz pro Schiene zu einzelnen Regelungen des vorliegenden LuFV-Entwurfs noch Anmerkungen. Die Bewertung der Einzelregelungen der LuFV durch die Allianz pro Schiene erfolgt dabei aus verkehrspolitischer Sicht.



## **II. Allianz pro Schiene-Bewertung im Einzelnen**

### **- Höhe des Infrastrukturbeitrages des Bundes**

Der Entwurf der LuFV II sieht vor, den Infrastrukturbeitrag des Bundes im Vergleich zur LuFV I deutlich aufzustocken. Insgesamt soll der Infrastrukturbeitrag des Bundes im Durchschnitt 3,9 Mrd. € pro Jahr erreichen (vgl. LuFV §§ 2 bis 2b).

Diese Aufstockung trägt der Tatsache Rechnung, dass der Infrastrukturbeitrag des Bundes den Bedarf bislang nicht gedeckt hat, und ist daher zu begrüßen. Die Aufstockung wird durch zwei Hauptinstrumente erreicht: Zum einen werden mehr Haushaltsmittel für die LuFV bereitgestellt, zum anderen sollen zusätzliche Dividendenzahlungen der DB AG in die LuFV fließen.

Mit der Verwendung der zusätzlichen Dividendenzahlungen für die LuFV soll sichergestellt werden, dass die Nachsteuerergebnisse der Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG vollständig an den Bund ausgeschüttet und auch vollständig wieder in die Eisenbahninfrastruktur reinvestiert werden. Dies ist grundsätzlich ein sinnvoller Weg.

Allerdings kommen die Dividendenzahlungen, die in die LuFV zurückfließen sollen, noch zu den ohnehin für die nächsten Jahre vorgesehenen Dividendenzahlungen der DB AG hinzu. Damit ergeben sich hohe Werte für die Gesamtdividenden in den nächsten Jahren. Es liegt auf der Hand, dass das Erreichen dieser Dividendenziele außer von der Qualität der unternehmerischen Führung maßgeblich davon abhängt, dass sich der Schienenverkehr in Deutschland positiv entwickeln kann.

Neben der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung haben nicht zuletzt politisch gesetzte Rahmenbedingungen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung des Schienenverkehrs. Die Allianz pro Schiene weist deshalb darauf hin, dass es dringend erforderlich ist, dass die Politik Rahmenbedingungen schafft, die die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs stärken.

Falls die Dividendenziele in einzelnen Jahren nicht vollständig erreicht werden sollten, muss der Bund nach Auffassung der Allianz pro Schiene durch zusätzliche Haushaltsmittel sicherstellen, dass der Infrastrukturbeitrag des Bundes tatsächlich in der vorgesehenen Gesamthöhe zur Verfügung steht.

Neben der Finanzierung von Ersatzinvestitionen im bestehenden Netz besteht in Deutschland unverändert auch Bedarf für Neu- und Ausbauinvestitionen in das Schienennetz (sog. Bedarfsplanvorhaben). Die Finanzierung dieser Investitionen ist nicht Gegenstand der LuFV. Gleichwohl weist die Allianz pro Schiene an dieser Stelle darauf hin, dass die Bundesmittel auch für diese Investitionen aufgestockt werden sollten. Dem stehen offenbar derzeit Überlegungen entgegen, in den kommenden Jahren die Mittel für Neu- und Ausbau zugunsten der LuFV abzusenken. Eine solche Umlenkung von Bundesmitteln sollte – wenn überhaupt – nur vorübergehender Natur sein. Keinesfalls sollte die notwendige und sinnvolle bessere finanzielle Ausstattung der LuFV dazu führen, dass die Bundesmittel für Neu- und Ausbauinvestitionen im Schienennetz dauerhaft sinken.

### **- Verteilung des Infrastrukturbeitrages auf die Laufzeit**

Anders als in der LuFV I soll der Infrastrukturbeitrag des Bundes in der LuFV II nicht in gleichen Jahresscheiben fließen, vielmehr sollen die Jahresscheiben während der Laufzeit anwachsen (vgl. LuFV § 2b).



Mit dieser Verteilung ist zwar insgesamt keine Anhebung des Infrastrukturbeitrages des Bundes während der Laufzeit verbunden (der Infrastrukturbeitrag des Bundes ist für die Gesamtlaufzeit fixiert und beträgt im Durchschnitt 3,9 Mrd. € pro Jahr). Diese Verteilung ist aber dennoch sinnvoll, da gerade größere Ersatzinvestitionen einen nennenswerten Planungsvorlauf erfordern. In der Praxis wird daher das Ersatzinvestitionsvolumen im Zeitverlauf anwachsen. Dem trägt die vorgesehene Verteilung der Jahresscheiben Rechnung.

- **Eigenmittel der DB für Ersatzinvestitionen und Instandhaltung**

Auch die Eigenmittel der Infrastrukturunternehmen der DB AG für Ersatzinvestitionen und für die Instandhaltung der Schienenwege werden im Vergleich zur LuFV I aufgestockt, mit einem Schwerpunkt bei den Mitteln für die Instandhaltung.

Die Eigenmittel für die Instandhaltung müssen zukünftig mindestens im Durchschnitt 1,6 Mrd. € pro Jahr erreichen. Hinzu kommen mindestens 0,1 Mrd. € Eigenmittel pro Jahr für Ersatzinvestitionen (vgl. LuFV §§ 4 und 8.2).

Insgesamt steigen somit auch die Mittel, die aus der Nutzerfinanzierung in die LuFV fließen. Hinzu kommen die oben genannten zusätzlichen Dividendenzahlungen.

Auch in Bezug auf die Vorgaben für einen höheren Eigenmitteleinsatz im Rahmen der LuFV weist die Allianz pro Schiene darauf hin, dass es dringend erforderlich ist, dass die Politik begleitend Rahmenbedingungen schafft, die die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs stärken.

- **Weiterentwicklung der Qualitätskennzahlen**

Ziel der LuFV II ist es, die Schienenwege des Bundes in einem qualitativ hochwertigen Zustand zu erhalten und zu verbessern. Die Zielerreichung wird mit definierten Qualitätskennzahlen gemessen. Werden die Zielvorgaben bei sanktionsbewehrten Qualitätskennzahlen verfehlt, hat der Bund das Recht, Pönalen einzufordern. Dokumentiert wird die Entwicklung der Qualitätskennzahlen jährlich im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) (vgl. LuFV §§ 13, 14, 17 und 18).

Gegenüber der LuFV I werden die Qualitätskennzahlen nun weiterentwickelt und ergänzt.

Strategisch soll in langfristiger Perspektive in 25 Jahren ein optimaler Netzzielzustand erreicht werden („Generationenansatz“). Mit Blick auf diesen Zielzustand werden wesentliche sanktionsbewehrte Qualitätskennzahlen während der Laufzeit der LuFV II deutlich anspruchsvoller, u.a. „Theoretischer Fahrzeitverlust Gesamtnetz“ und „Anzahl Infrastrukturmängel“.

Geprüft wird außerdem, ob während der Laufzeit der LuFV andere oder ergänzende Qualitätsparameter herangezogen werden können, um die Transparenz der Netzqualität weiter zu verbessern (vgl. LuFV § 13 und Anlage 13.3).

Neu eingeführt wird eine Qualitätskennzahl „Zustandskategorie voll- und teilerneuerte Brücken“. Hier muss während der Laufzeit der LuFV für mindestens 875 Brücken eine Zustandsverbesserung um mindestens eine Zustandskategorie nachgewiesen werden. Mit Pönalen bewehrt sind neu auch zustandsbedingte Brückensperrungen (vgl. §§ 13 und 17).

Neu ist zudem, dass Infrastrukturmängel zukünftig schon nach kürzerer Frist relevant für die Erreichung der Qualitätskennzahlen werden (Verkürzung der Karenzzeit von 180 auf 100 Tage, vgl. LuFV Anlage 13.2.1).



Desweiteren werden die Berichtspflichten im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) weiterentwickelt. Sollten es bei den zugrundeliegenden Daten zu viele Datenfehler geben, werden auch hier Pönalen fällig (vgl. LuFV § 18).

Schließlich werden auch die Modalitäten für die externe Finanzkontrolle neu geregelt (vgl. LuFV § 21).

Nach wie vor nicht durch eine Kennzahl abgebildet ist allerdings die Entwicklung der Netzkapazität. Die Allianz pro Schiene erkennt an, dass die Entwicklung einer tragfähigen und praxistauglichen Kapazitätskennzahl für die LuFV komplex ist und bislang nicht gelungen ist.

Da die Kapazität ein wesentlicher Aspekt der Infrastrukturqualität ist, sollte hier aber weiter nach einer Lösung gesucht werden.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass der verbesserten finanziellen Ausstattung der LuFV auch ein deutliches Mehr an Infrastrukturqualität und Transparenz gegenübersteht.

#### - **Sanktionen**

Ziel der LuFV ist es, die Schienenwege des Bundes in einem qualitativ hochwertigen Zustand zu erhalten und zu verbessern. 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 Einforderung von Pönalen berechtigen (vgl. LuFV §§ 9, 17 und 18).

Wenn derartige Rückforderungen aber im Ergebnis dazu führen sollten, dass der Schieneninfrastruktur zum Erhalt erforderliche Mittel dauerhaft entzogen werden, wäre die Wirkung kontraproduktiv.

Die Allianz pro Schiene plädiert daher dafür, eingeforderte Pönalen der Infrastruktur nicht dauerhaft zu entziehen, sondern zweckgebunden für die Beseitigung der sanktionsauslösenden Mängel einzusetzen. Geprüft werden sollten ggf. auch weitere Sanktionsformen (z.B. Bindung von Vorstandsboni an das Erreichen der Qualitätsziele).

#### - **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 des Netzes 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 LuFV 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 1 % reduziert werden.

#### - **Weiterentwicklung der LuFV**

Auch der Entwurf der LuFV II sieht den Abschluss einer Folgevereinbarung vor (vgl. LuFV





§ 25). Die Allianz pro Schiene begrüßt diese Bereitschaft zur Verstetigung und Weiterentwicklung der LuFV, die einer langfristigen Infrastrukturentwicklung im Sinne eines Generationenansatzes Rechnung trägt.

Ziel sollte sein, die Folgevereinbarung rechtzeitig vor Ende der Laufzeit der LuFV II abzuschließen.

### **III. Fazit**

Aus Sicht der Allianz pro Schiene ist die vorgesehene neue LuFV geeignet, um die Schienenwege des Bundes in qualitativ hochwertigem Zustand zu erhalten und zu verbessern. Die Allianz pro Schiene spricht sich daher für das Inkrafttreten des vorliegenden LuFV-Entwurfs zum 01.01.2015 aus.

Damit die zur vollständigen Finanzierung der LuFV erforderlichen Dividendenziele auch tatsächlich erreicht werden können, muss die neue LuFV durch eine Verkehrspolitik des Bundes flankiert werden, die die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs insgesamt stärkt.

Berlin, den 01. November 2014

Allianz pro Schiene e.V.  
Reinhardtstraße 31  
10117 Berlin

E-Mail: [info@allianz-pro-schiene.de](mailto:info@allianz-pro-schiene.de)

[www.allianz-pro-schiene.de](http://www.allianz-pro-schiene.de)

**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 Ausbauprojekten („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 abzuarbeiten 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.

Professor Dr. Christian Böttger  
05.11.2014

## Stellungnahme zur Fortschreibung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

### **Fragestellung**

Die Stellungnahme zur Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestages befasst sich mit dem Entwurf der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die ab 2015 zwischen DB AG und dem Bund abgeschlossen werden soll (LuFV II). Diese wird, mit Blick auf die Erfahrungen aus der Vorgängervereinbarung (LUFV I), bewertet.

### **Zustand der Infrastruktur nach Ende der LuFV I und Bewertung**

Die DB AG hat seit 2009 jährlich Berichte zum Infrastrukturzustand vorgelegt. Die in der LuFV vereinbarten sanktionsbewehrten Zielwerte wurden, von einer marginalen Ausnahme abgesehen, nach Angaben des Verkehrsministeriums und der DB AG jedes Jahr erreicht oder übertroffen. Allerdings wurden in den Berichten mehrfach Vorjahreswerte und Zielwerte verändert. Diese Änderungen sind in den veröffentlichten Berichten nur knapp erläutert, so dass die tatsächlichen Entwicklungen für die Öffentlichkeit nicht nachvollziehbar sind.

Während die veröffentlichten Infrastrukturzustandsberichte ein grundsätzlich positives Bild abgeben, hat der Vorstandsvorsitzende der DB AG zuletzt mehrfach von einer maroden Infrastruktur und einem drohenden Kollaps gesprochen. Zu dem problematischen Zustand der Infrastruktur passt, dass das im Infrastrukturzustandsbericht ausgewiesene (nicht mit Sanktionen bewehrte) Durchschnittsalter der Anlagen seit 2008 deutlich gestiegen ist. Der Anstieg des Durchschnittsalters stellt kurzfristig nicht zwingend ein Risiko für Sicherheit oder Betriebsstabilität dar. Es belegt jedoch einen andauernden Substanzverzehr.

Die Zustandsverschlechterung der Infrastruktur spiegelt sich auch wieder in der Erhöhung von Fahrzeiten auf zahlreichen Strecken in Deutschland.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> z.B. Berlin Spandau – Hamburg Hbf 2006: 81 min, 2013 91 min, Hamburg Hbf – Kiel 1976: 63 min, 2013: 65 min, Stuttgart – München 1992: 125 min, 2013: 133 min



Abbildung 1: Entwicklung des Durchschnittsalters von Gleisen und Weichen der DB AG <sup>2</sup>

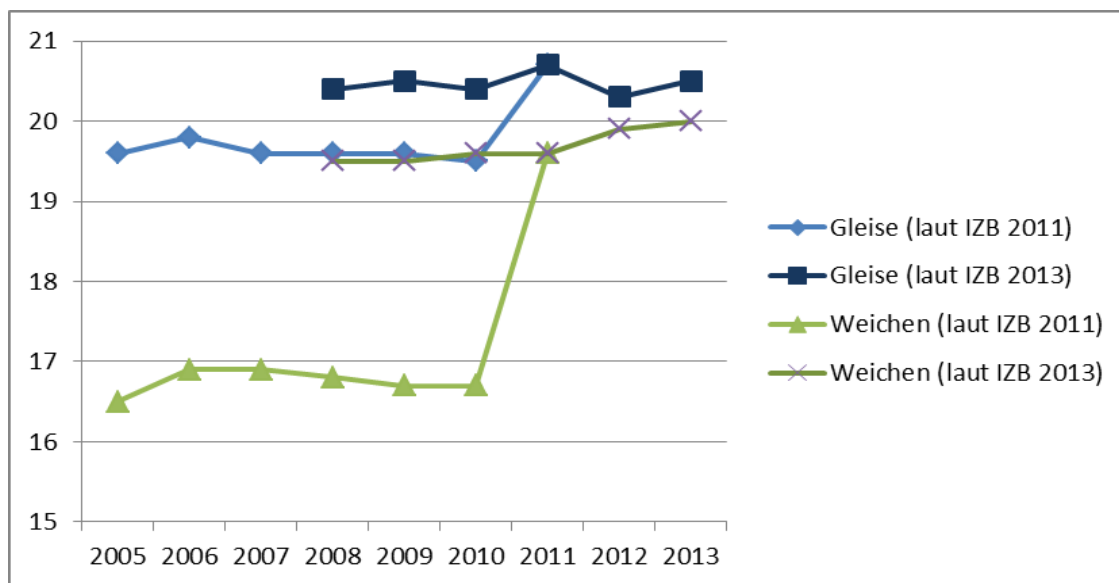
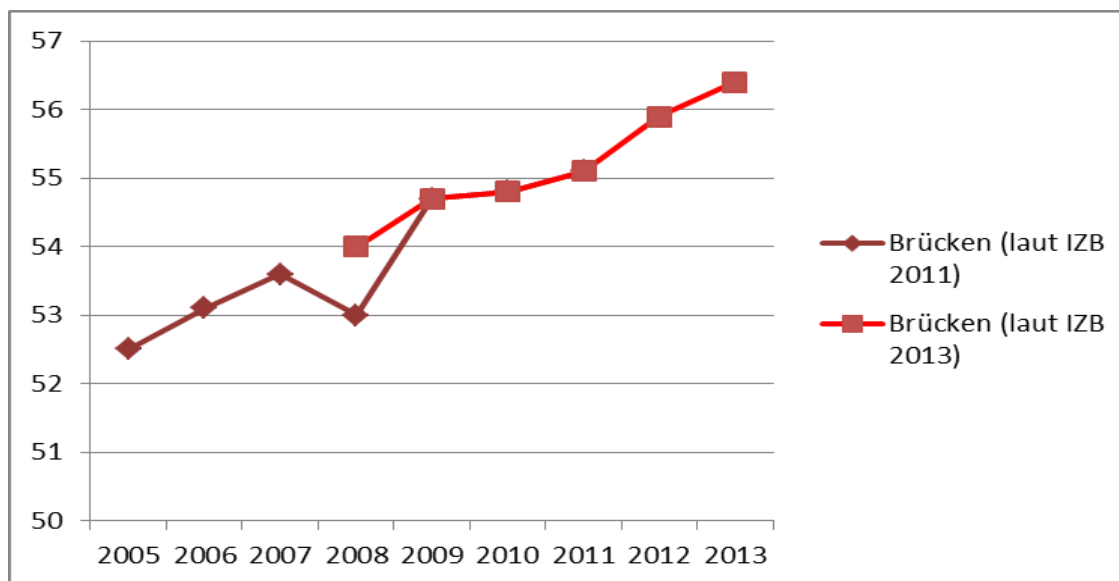


Abbildung 2: Entwicklung des Durchschnittsalters von Brücken der DB AG <sup>3</sup>



Während sich der Zustand der Infrastruktur seit Jahren verschlechtert, haben die Infrastruktursparten<sup>4</sup> der DB AG im Zeitraum der LuFV I (2009 – 2013) fast 2,2 Mrd. € Gewinne an den Konzern ausgeschüttet und weitere 0,95 Mrd. € desinvestiert<sup>5</sup>.

<sup>2</sup> Ab 2012 ist das im IZB ausgewiesene Durchschnittsalter deutlich – offenbar Ergebnis einer Neuberechnung, die im IZB nicht weiter erläutert wird

<sup>3</sup> Ab 2012 ist das im IZB ausgewiesene Durchschnittsalter deutlich – offenbar Ergebnis einer Neuberechnung, die im IZB nicht weiter erläutert wird

<sup>4</sup> DB Netz AG, DB Station & Service AG, DB Energie GmbH

<sup>5</sup> Das bedeutet, dass die drei Infrastrukturgesellschaften um 0,95 Mrd. € weniger investiert haben, als sie als Wertverzehr abgeschrieben haben. Diese Mittel sind keine Gewinne, setzen aber Liquidität frei, die anderweitig im Konzern eingesetzt werden kann

Vor diesem Hintergrund ist die Bilanz der LuFV kritisch zu sehen. Es ist nicht gelungen, den Zustand der Infrastruktur im Vertragszeitraum zu erhalten oder gar zu verbessern. Zeitgleich hat der Bund zugelassen, dass die DB AG erhebliche Mittel aus der Eisenbahninfrastruktur abgezogen und in bahnferne Geschäfte investiert hat.

### **Mittelbereitstellung**

Positiv ist festzustellen, dass der Bund über die Vertragslaufzeit der LuFV II zusätzliche Mittel für die Eisenbahninfrastruktur bereitstellt. Gegenüber den Basiswerten der LuFV I ergibt sich ein Anstieg um insgesamt 4 Mrd. € binnen fünf Jahren. Zusätzlich sollen die Nachsteuergewinne der Infrastruktursparten an den Bund ausgeschüttet, dann aber wieder in die Infrastruktur zurückinvestiert werden sollen. Bis 2019 sollen über diesen Weg weitere 2,2 Mrd. € für Ersatzinvestitionen zur Verfügung stehen. Leider greift diese Regel erst ab 2016, einen Teil der zusätzlich bereitgestellten Mittel (2,2 Mrd. € über fünf Jahre) muss die DB AG durch erhöhte Dividendenzahlungen an den Bund selbst aufbringen.

Die Zahlungsströme in der LuFV II sind so gestaltet, dass die die DB AG praktisch keine eigenen Mittel mehr in die Eisenbahninfrastruktur investiert. Die Neuregelung sichert zwar die Verwendung der Gewinne der Infrastruktursparten für den Erhalt der Infrastruktur. Im Gegenzug darf die DB AG den Eigenanteil für Ersatzinvestitionen von bisher 0,5 Mrd. € auf 0,1 Mrd. € p.a. reduzieren. Damit wird die DB AG auf der Ebene des Free Cash Flow über die Laufzeit um 2 Mrd. € entlastet und kann diese Mittel beliebig für andere Investitionen nutzen. Die Motivation für diese Änderung ist unverständlich, sie liegt m.E. nicht im Interesse der Eisenbahn in Deutschland. Bereits in den letzten fünf Jahren hat die DB AG zusätzlich zu den Gewinne fast 1 Mrd. € Free Cash Flow aus der Infrastruktur abgezogen<sup>6</sup>. Mit der Neuregelung könnte dieser Betrag auf 3 Mrd. € ansteigen. Idealerweise sollte die DB AG verpflichtet werden, den gesamten Free Cash Flow aus der Infrastruktur in voller Höhe in die Eisenbahninfrastruktur zu investieren. Alternativ käme in Frage, der DB AG aufzugeben, diese Mittel vollständig zur Reduktion der Finanzschulden zu nutzen. In jedem Fall sollte ausgeschlossen werden, dass die DB AG den aufgrund der Neuregelung entstehenden Free Cash Flow in bahnferne Geschäfte investiert.

---

<sup>6</sup> Dieser Kapitalabzug entsteht, weil die Abschreibungen auf die Infrastruktur in den letzten Jahren höher lagen als die von der DB AG getätigten Investitionen aus Eigenmitteln – Abschreibungen mindern den Gewinn, allerdings fließt kein Geld aus dem Unternehmen ab – diese Mittel stehen als Cash Flow für Investitionen zur Verfügung. .

Zudem wird durch die Neuregelung das bilanziell ausgewiesene Vermögen in den kommenden Jahren sinken, bei gleich bleibenden Gewinnen werden die Gewinnkennzahlen (insbes. ROCE) besser. Es drängt sich der Verdacht auf, dass diese Orientierung auf Kapitalmarktkennzahlen dem Ziel dient, die Privatisierung der Eisenbahninfrastruktur zu ermöglichen. Da die DB AG keine Eigenmittel mehr in die Infrastruktur investieren wird, wäre statt dessen anzuregen, das Eigentum an der Infrastruktur an den Bund zu übertragen und mit der DB AG einen Bewirtschaftungsbetrag abzuschließen.

Im Lichte der Erfahrungen der letzten Jahre sind Zweifel angebracht, ob die DB AG in der Lage sein wird, die zusätzlichen Mittel sinnvoll zu verwenden. Deshalb sollte der Bund darauf drängen, dass die DB AG ausreichend Planungs- und Projektmanagementkapazität bereitstellt. Dies könnte durch entsprechende Bonusvereinbarungen mit den zuständigen Vorständen erreicht werden.

## **Vertragsdesign der LuFV II**

### Prinzip der Outputkontrolle

Das Konzept der Outputkontrolle aus der LuFV I wird beibehalten. Dies ist zu begrüßen. Die vorgesehenen Durchbrechungen des Prinzips, z.B. durch die Länderquoten, sind m.E. akzeptabel.

### Kennzahlen, Messverfahren und Sanktionsmechanismen

Die sanktionsbewehrten Kennzahlen der LuFV I sollen in der LuFV II weitgehend übernommen werden. Vor dem Hintergrund, dass das Kennzahlensystem der LuFV I die zunehmende kritische Lage der Infrastruktur nicht hat verhindern können, wäre eine kritische Bestandsaufnahme der Kennzahlen und eine schärfere Neufassung wünschenswert gewesen.

Zu empfehlen wäre, zwei zusätzliche Kennzahlen in das Kennzahlensystem der LuFV II aufzunehmen. Zum einen sollte eine – seit Jahren diskutierte - Kennzahl zur Netzkapazität genau spezifiziert und regelmäßig gemessen werden. Daneben fehlt bis heute eine – bereits für LuFV I fest vorgesehene, dann verschobene und schließlich gestrichene - Qualitätskennzahl für Gleisgeometrie.

Aus meiner Sicht wäre es zusätzlich dringend geboten, die Altersentwicklung der Infrastruktur nicht nur detailliert zu erfassen, sondern auch mit Sanktionen zu bewehren. Nur

so kann verhindert werden, dass sich der Substanzverzehr der Infrastruktur fortsetzt. Immerhin enthält die LuFV II eine neue, sanktionsbewehrte Kennzahl zum Zustand der Brücken. Dies ist in Anbetracht der Probleme im Brückenbereich zu begrüßen.

Die sanktionsbewehrte Kennzahl „Theoretischer Fahrzeitverlust“ ist in der LuFV II ebenso enthalten wie in der LuFV I, allerdings wurden die Details des Messverfahrens deutlich modifiziert. Die alte Version enthielt zahlreiche Ausnahmetatbestände, die dazu führten, dass zahlreiche Langsamfahrstellen bei der Ermittlung der Kennzahl herausgerechnet wurden. In der neuen Version sind die alten Ausnahmetatbestände teilweise gestrichen und durch neue Ausnahmetatbestände ersetzt worden. So werden Langsamfahrstellen, die aufgrund von Baumaßnahmen eingerichtet werden, zukünftig herausgerechnet. Ebenfalls herausgerechnet werden knapp 200 Streckenabschnitte mit rund 550 km Länge, die derzeit nur schwach genutzt werden. Diese Änderungen führen dazu, dass Zielwerte der LuFV II nicht mehr mit denen der LuFV I vergleichbar sind<sup>7</sup>. Aus diesem Grund ist auch keine seriöse Schätzung möglich, ob dieser Wert realistisch oder gar ambitioniert ist. Durch die zahlreichen Ausnahmeregelungen, deren Sinnhaftigkeit sich weitgehend nicht erschliesst, wird es den Aufgabenträgern und anderen Interessenten erschwert, die von der DB berichteten Werte mit ihren eigenen Daten abzugleichen.

Darüber hinaus wäre es sinnvoll, die Zielwerte für den theoretischen Fahrzeitverlust an der idealen Strecken-Geschwindigkeit auszurichten, d.h. der besten Geschwindigkeit, die je erreicht wurde. Nur so können die Effekte, die durch permanentes Einarbeiten von Mängeln in die Regel-Fahrpläne entstehen, zuverlässig eliminiert werden.

Im System der sanktionsbewehrten Kennzahlen wurde der Brückenzustand neu aufgenommen. Angesichts der Alterung des Brückenbestandes und des kritischen Zustandes vieler Brücken ist diese neue Kennzahl zu begrüßen.

Die Zielwerte für die sanktionsbewehrten Kennzahlen sind erscheinen teilweise recht ambitioniert. So sollen der Fahrzeitverlust und die Anzahl der Störungen jährlich um 10 % sinken. Aufgrund der neuen Berechnungsmethode kann nicht beurteilt werden, ob die Startwerte und die Verbesserungsziele realistisch sind.

Als Sanktionsmechanismus sind Strafzahlungen der Infrastrukturunternehmen vorgesehen. Es erscheint wenig zweckmäßig, in einer Situation, in der sich die Infrastruktur in einem schlechten Zustand befindet, dem Unternehmen weitere Geldmittel zu entziehen. Anzuregen

---

<sup>7</sup> In der LuFV I lag der Wert für rechnerische Fahrzeitverluste im Bereich von 2.400 min, der Basiswert für die LuFV II liegt bei 550 min

wäre zum einen die Festlegung einer Zweckbindung für etwaige Strafzahlungen zur Eisenbahninfrastruktur. Viel wichtiger wäre es aber, auch das Management der DB AG in dieses Pönalsystem einzubinden. So könnte der Bonus der Vorstände an die Zielerreichung gebunden werden.

### Unabhängige Messungen

Gegenüber der LuFV I sind die Kontrollrechte des Bundes etwas ausgeweitet worden. Der Bundesrechnungshof hat in einem Bericht von Juni 2011<sup>8</sup> die tatsächlichen Kontrollaktivitäten des BMVBS heftig kritisiert. Offenbar hat das Ministerium daraufhin seine Kontrollen intensiviert. Dem Bundestag ist zu empfehlen, dass er sich regelmäßig über den Umfang der Kontrollen informiert und darauf zu drängen, dass regelmäßige, unabhängige Kontrollen im gesamten Netz stattfinden.

### Datentransparenz

Die in der LuFV I festgelegte Verpflichtung der DB AG zur Veröffentlichung eines jährlichen Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht wird im Entwurf der LuFV II grundsätzlich übernommen. In einigen Punkten wurden die Anforderungen präzisiert und weiter spezifiziert. Diese Änderungen sind zu begrüßen. Einige Wünsche, so z.B. weitergehende Erläuterungen zu Datenänderungen und Umbasierungen und eine Auswertung von Kernkennzahlen nach Bundesländern, sind leider nicht berücksichtigt. Deshalb wird es für andere Marktakteure wie EVUs oder Aufgabenträger schwierig bleiben, die Daten des IZB mit ihren Werten abzugleichen.

### Verzahnung der LuFV mit dem Regulierungsgesetz

In dem Regulierungsgesetz sollen die Regeln für die Festsetzung der Trassenpreise spezifiziert werden, also die Einnahmenseite der Bahn-Infrastrukturgesellschaften. Es läge nahe, die Vorgaben und Kriterien der LuFV, welche erhebliche Auswirkungen auf die Kostenseite der Bahn-Infrastrukturgesellschaften hat, mit dem Regulierungsgesetz zu verzahnen. Damit könnten die beiden Regelwerke mit den zugehörigen Messungen und Berechnungen deutlich vereinfacht werden.

---

<sup>8</sup> Bericht an den Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses nach § 88 BHO