



Wortprotokoll der 31. Sitzung

Haushaltsausschuss

Berlin, den 3. Dezember 2014, 09:00 Uhr
Marie-Elisabeth-Lüders-Haus
Anhörungssaal 3.101

Vorsitz: Dr. Gesine Löttsch, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 5

**Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungs-
vereinbarung II (LuFV II)**

Berichterstatter/in:

Abg. Eckhardt Rehberg [CDU/CSU]

Mitberichterstatter/in:

Abg. Bettina Hagedorn [SPD]

Abg. Roland Claus [DIE LINKE.]

Abg. Sven-Christian Kindler [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]



04

Tagungsbüro



Deutscher Bundestag

Sitzung des Ausschusses Nr. 08 (Haushaltsausschuss)

Mittwoch, 3. Dezember 2014, 09:00 Uhr

Anwesenheitsliste

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
CDU/CSU		CDU/CSU	
Barthle, Norbert	Brand, Michael	.....
Berghegger Dr., André		Brinkhaus, Ralph	.....
Brackmann, Norbert		Connemann, Gitta	.....
Brandl Dr., Reinhard	Flosbach, Klaus-Peter	.....
Caesar, Cajus	Gebhart Dr., Thomas	.....
Fischer (Karlsruhe-Land), Axel E.	Holzenkamp, Franz-Josef	.....
Gröhler, Klaus-Dieter	Kaufmann Dr., Stefan	.....
Heiderich, Helmut		Krichbaum, Gunther	.....
Hirte, Christian	Kudla, Bettina	.....
Hübinger, Anette		Lange, Ulrich	.....
Kalb, Bartholomäus		Maag, Karin	.....
Karl, Alois	Magwas, Yvonne	.....
Klein, Volkmar		Michelbach Dr. h.c., Hans	.....
Körber, Carsten		Schnieder, Patrick	.....
Kruse, Rüdiger		Spahn, Jens	.....
Mattfeldt, Andreas		Stefinger Dr., Wolfgang	.....
Radomski, Kerstin		Straubinger, Max	.....
Rainer, Alois	Stübgen, Michael	.....
Rehberg, Eckhardt		Tillmann, Antje	.....
Schulte-Drüggelte, Bernhard	Weiß (Emmendingen), Peter	.....

Stand: 25. November 2014

Referat ZT 4 - Zentrale Assistenzdienste - Luisenstr. 32-34 Tel.030227-32659 Fax: 030227-36339



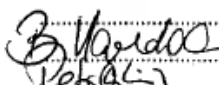
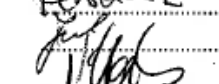
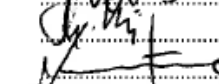
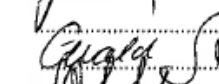
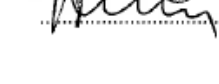
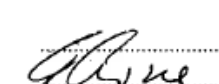
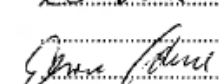
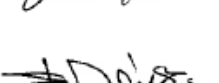
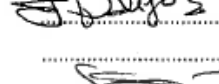

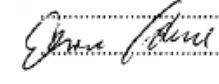
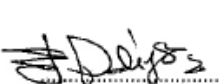
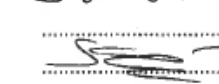
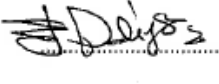
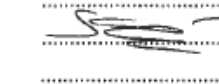
04.

Seite 2

Tagungsbüro

Sitzung des Ausschusses Nr. 08 (Haushaltsausschuss)
Mittwoch, 3. Dezember 2014, 09:00 Uhr**Anwesenheitsliste**

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
SPD		SPD	
Barnett, Doris	Arndt-Brauer, Ingrid	.....
Evers-Meyer, Karin	Binding (Heidelberg), Lothar	.....
Gerster, Martin	Blienert, Burkhard	.....
Gottschalck, Ulrike	Ehrmann, Siegmund	.....
Hagedorn, Bettina		Freese, Ulrich	.....
Hinz (Essen), Petra		Hakverdi, Metin	.....
Jurk, Thomas		Lotze, Hiltrud	.....
Kahrs, Johannes		Mast, Katja	.....
Krüger Dr., Hans-Ulrich		Rohde, Dennis	.....
Lemme, Steffen-Claudio		Schneider (Erfurt), Carsten	.....
Schulz (Spandau), Swen		Sieling Dr., Carsten	.....
Schurer, Ewald		Weber, Gabi	.....
Steffen, Sonja		Wiese, Dirk	.....
DIE LINKE.		DIE LINKE.	
Bartsch Dr., Dietmar		Behrens, Herbert	.....
Claus, Roland		Bluhm, Heidrun	.....
Leutert, Michael		Hunko, Andrej	.....
Lötzsich Dr., Gesine		Kunert, Katrin	.....
BÜ90/GR		BÜ90/GR	
Deligöz, Ekin		Gehring, Kai	.....
Hajduk, Anja	Paus, Lisa	.....
Kindler, Sven-Christian		Sarrazin, Manuel	.....
Lindner Dr., Tobias	Schick Dr., Gerhard	.....

Stand: 25. November 2014

Referat ZT 4 - Zentrale Assistenzdienste - Luisenstr. 32-34 Tel.030227-32659 Fax: 030227-36339



Anwesenheitsliste der Sachverständigen
zur öffentlichen Anhörung des Haushaltsausschusses
am 3. Dezember 2014 zum Vertragsentwurf einer neuen Leistungs- und
Finanzierungsvereinbarung (LuFV II)

Sachverständiger

Unterschrift

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

Dirk Flege
Allianz pro Schiene e.V.

Gerald Hörster
Eisenbahn-Bundesamt

Dr. Volker Kefer
Deutsche Bahn AG

Alexander Kirchner
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

Axel Zentner
Bundesrechnungshof



Einzigster Tagesordnungspunkt

Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II)

Hierzu wurde verteilt:

Ausschussdrucksache 18(8)1820

Die **Vorsitzende**: Meine Damen und Herren, ich bitte Sie, Platz zu nehmen. Es ist 9:00 Uhr. Wir wollen beginnen. Ich darf Sie recht herzlich begrüßen zur öffentlichen Anhörung des Haushaltsausschusses zum Thema „Vertragsentwurf einer neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ – kurz LuFV II. Das gilt ganz besonders für die eingeladenen Sachverständigen. Herzlichen Dank, dass Sie gekommen sind und uns schriftliche Beiträge überreicht haben, damit wir sachkundig entscheiden können. Die Bundesregierung wird vertreten durch den Parlamentarischen Staatssekretär im Verkehrsministerium, Herrn Ferlemann, und das BMF wird vertreten durch MD Dr. Kahl. Ich darf noch einmal darauf hinweisen, dass wir für Anhörungen Regeln haben, die von denen für reguläre Ausschusssitzungen etwas abweichen. Von daher möchte ich geschäftsleitend noch einiges erklären. Wir werden erstens, wie es der Öffentlichkeit der Sitzung auch entspricht, eine Übertragung durch den Hauskanal haben, welche dann bekanntlich außerhalb von Plenarwochen häufig wiederholt wird. Um die entsprechende Qualität zu gewährleisten, ist deshalb auch die Abdunkelung erforderlich. Der zweite Punkt, auf den ich Sie hinweisen möchte, ist: wie bei Anhörungen üblich, wird es hinterher ein Wortprotokoll geben, sodass alles nachzulesen ist. Die Stellungnahmen der Sachverständigen sind als Ausschussdrucksache 1820 zusammengefasst ausgelegt worden und dienen als Grundlagen für die Fragen. Wie bei unseren Anhörungen üblich, ist die Abgabe von Eingangsstatements nicht vorgesehen. Bevor der Ausschuss in die erste Fragerunde eintritt möchte ich außerdem daran erinnern, dass wir eine zeitliche Begrenzung bis 11:00 Uhr haben. Wir haben bei Anhörungen das Verfahren, was wir auch heute anwenden möchten, dass in jeder Fragerunde jede Fraktion einmal das Fragerecht hat. Da von den Fraktionen jeweils mehrere Mitglieder erschienen sind, bitte ich den Berichterstatter um die Koordination, wer anschließend die weiteren Fragen übernimmt. Es gilt außerdem wieder, dass jeder Fragesteller entweder zwei Fragen an einen Sachverständigen oder aber jeweils eine Frage an zwei Sachverständige stellen kann, die dann auch

unmittelbar beantwortet werden, damit sie nicht in Vergessenheit geraten. Da nun alle Sachverständigen anwesend sind, möchte ich Sie noch einmal namentlich begrüßen. Herrn Flege von der Allianz pro Schiene, Herrn Zentner vom Bundesrechnungshof, Herrn Dr. Kefer von der Deutschen Bahn AG, Herrn Hörster vom Eisenbahn-Bundesamt, Herrn Kirchner von der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft und Herrn Prof. Dr. Böttger von der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Berlin. Dann hat der Kollege Rehberg als Erster das Wort.

Abg. Eckhardt Rehberg (CDU/CSU) (BE): Herzlichen Dank, Frau Vorsitzende. Ich darf mich ihrem Dank anschließen an die erschienenen Sachverständigen. Ich habe eine Frage an Herrn Dr. Kefer und eine Frage an Herrn Hörster. An Herrn Dr. Kefer hätte ich die Frage, wir haben ja jetzt einen massiven Aufwuchs der LuFV II gegenüber der LuFV I. Das ist ja nicht ganz unerheblich, wenn ich die Mittel sehe, die direkt in der LuFV auf 4 Mrd. steigen, zuzüglich der eigenen Instandhaltungsmittel der Bahn. Also jahresdurchschnittlich sind das ja 1,6 Mrd. Euro mehr gegenüber dem vergangenen Zeitraum von fünf Jahren. Und wenn ich mir jetzt den Haushalt 2013 und den Haushalt 2014 anschau, da hat die Bahn AG beim Bedarfsplan – sprich bei den Neubaumaßnahmen – im letzten Jahr runde 400 Mio. Euro liegen gelassen und in diesem Jahr, jedenfalls wenn ich den September betrachte, sieht das auch nicht sehr fröhlich aus. Da habe ich zwischen Soll und Ist ein Delta von fast 800 Mio. Euro. Meine Frage geht dahin, mit diesem massiven Aufwuchs von Mitteln in der LuFV I, in der LuFV II. Haben Sie überhaupt die ingenieurtechnischen Kapazitäten oder inwieweit treffen Sie Vorsorge dafür, dass diese Mittel auch sachgerecht umgesetzt werden können. Und an Herrn Hörster die Frage, es gibt ja immer noch einen offenen und kritischen Punkt, den aus meiner Sicht der Bundesrechnungshof auch zu Recht kritisiert. Das ist das Thema – Messfahrten und Qualitätskennzahlen –. Hier wird auf das kommende Jahr verwiesen. Meine Frage geht dahin, wie weit sind Sie damit als Eisenbahn-Bundesamt und wann können wir mit belastbaren Daten rechnen? Denn wir haben – glaube ich – gerade als Abgeordnete ein großes Interesse, dass die Qualitätskennzahlen in verschiedenen Sektoren auch die entsprechende Datenbasis haben.



Dr. Volker Kefer (DB AG): Die Frage war, ob wir bei dem massiven Aufwuchs der LuFV II entsprechend vorsorgen würden bzw. was wir dort machen. Die Antwort ist, ja wir tun das. Und zwar haben wir bereits zu Beginn des vergangenen Jahres begonnen, zusätzlich die Projekte die ausgeführt werden sollen, unter dem Regime der LuFV II zu beplanen. Das heißt also, die betriebstechnische Einplanung aber auch die Beplanung dieser zusätzlichen Projekte hat bereits zu Beginn des vergangenen Jahres begonnen. Wir haben das im Vorgriff gemacht, um genau für die Situation gewappnet zu sein, die jetzt hoffentlich ja auch kommen wird. Nämlich, dass wir auch das vermehrte Geld dort ausgeben können. Der zweite Punkt ist, wir haben ja in der LuFV durchaus keine gleichbleibende Dotierung über die Jahre unterstellt, sondern eine ansteigende Dotierung. Das ist das, was für uns unter dem Stichwort sogenannter Minimalhochlauf läuft. Und diese Steigerungskurve über die Jahre spiegelt ebenfalls die Kapazität wider, die wir dort eingeplant haben. Die dritte Feststellung war, beim Bedarfsplan ist es nicht gelungen, sämtliche Mittel zum Abfluss zu bringen. Das ist richtig so. Hintergrund waren aber im Wesentlichen Themen, die beispielsweise bei dem großen Projekt Karlsruhe-Basel, damit zu tun hatten, dass wir in bestimmten Bereichen verstärkt auf die Bürger zugegangen sind. Durch die Diskussionen mit Bürgerinitiativen ist schlichtweg Zeit verstrichen, weshalb der Mittelabruf in solchen Projekten dann später stattfindet als ursprünglich geplant. Also von daher gesehen im Bedarfsplan ein erklärbarer Zustand und dieser Zustand hat keine unmittelbare Auswirkung auf das Bestandsnetz, was wie gesagt zu einem sehr frühen Zeitpunkt bereits angeplant worden ist.

Gerald Hörster (Eisenbahn-Bundesamt): Herr Rehberg, Ihre Frage bezüglich der Messfahrten. Da kann ich ganz klar sagen, dass wir bisher noch keine konkreten Vorbereitungen getroffen haben, weil wir das Ergebnis dieser Verhandlungen und der LuFV abwarten. Ich gehe allerdings davon aus, wenn der Abschluss der LuFV jetzt wie vorgesehen erfolgt, dass wir dann in Abstimmung mit dem BMVI entsprechende Vorbereitungen treffen werden. Das ist vom Grundsatz her machbar. Es gibt entsprechende Systeme, die sie am Markt einkaufen können. Es gibt auch noch Anbieter, die entsprechende Messfahrten anbieten. Nur Sie wissen,

auch in der LuFV ist enthalten, dass hierzu zwischen den Vertragsparteien vorher noch eine Abstimmung erfolgen soll. Aber wenn diese Abstimmung erfolgt ist und die LuFV in der entsprechenden Weise abgeschlossen ist, sollte das ohne Weiteres machbar sein. Lassen Sie mich vielleicht noch ganz kurz zu Herrn Dr. Kefer ergänzen. In der Tat, das Volumen der LuFV ist anspruchsvoll und erfordert einiges von der Bahn. Man muss auch ganz klar sagen, dass aufgrund der aktuellen Rechtslage und der aktualisierten Rechtsprechung zum Thema Planrecht sehr viele Sachen, die schon heute in der LuFV enthalten sind, inzwischen planfeststellungsrelevant sind. Das heißt, diese Dinge muss man mit einbeziehen, mit einplanen. Das kostet nicht nur die Bahn eine Menge Arbeit, das kostet auch uns eine Menge Kapazität, um die entsprechenden Planfeststellungen vorzubereiten. Aber ich denke, mit entsprechendem Vorlauf lässt sich das machen. Voraussetzung ist allerdings, dass sie eine nach oben auflaufende Linie haben. Aber das ist ja so jetzt dargestellt und vorgesehen für die LuFV. Dass das natürlich für den Bedarfsplan sehr bedauerlich war, dass in den letzten Jahren hier nicht vollständig umgesetzt werden konnte, ist richtig. Da hängen wir mit einigen Projekten tatsächlich hinter dem Zeitplan deutlich her. Aber das hat vielfältige Gründe insbesondere auch solche, dass die Akzeptanz für Schienenprojekte, insbesondere auch in Hinblick auf die Lärmfrage, relativ gering bei der Bevölkerung ist.

Die **Vorsitzende**: Vielen Dank. Dann für die SPD die Kollegin Hagedorn bitte.

Abg. **Bettina Hagedorn** (SPD) (MBE): Vielen Dank auch von meiner Seite, dass Sie sich hier erneut der Anhörung stellen. Viele von uns sind ja auch bei der Anhörung im Verkehrsausschuss schon anwesend gewesen. Und so können wir auf die Erkenntnisse die wir dort gewinnen konnten zurückgreifen. Meine erste Frage gilt Herrn Flege von der Allianz pro Schiene. Und zwar geht es mir darum, ob Sie die Kritik des Bundesrechnungshofes teilen, dass der Substanzwert und der Modernitätsgrad von Bahnanlagen unzureichend erfasst wird, sodass ein langsamer Substanzverzehr unentdeckt bleiben könnte. Und was könnte aus Ihrer Sicht verbessernd geschehen, damit wir diesem Problem entgegenwirken? Die zweite Frage geht an Herrn Kirchner. Und zwar geht es mir um die personellen



Kapazitäten, die auch schon zum Teil Gegenstand der Frage an Herrn Hörster war. Wir erhöhen ja nicht nur massiv mit der LuFV II das Volumen, das in Zukunft der Bahn zur Verfügung steht, sondern gleichzeitig wird im politischen Raum die Aufteilung von 7 Mrd. Euro diskutiert, die wir in der Bereinigungssitzung im Einzelplan 60 ausgebracht haben. Zwar ohne, schon konkret sagen zu können, wohin diese fließen, aber mit dem deutlichen Bekenntnis, dass sie in Investitionen gehen sollen. Es ist daher relativ klar, dass der Einzelplan 12 daran teilhaben wird. Ich würde mir für die SPD sehr wünschen, dass neben der Straße auch die Schiene profitiert. Das heißt, der Investitionshochlauf von dem der Herr Minister gerne spricht, erfordert eine noch größere, bedeutet noch eine größere Herausforderung an das Personal nicht nur bei der Bahn, sondern eben auch bei dem Eisenbahn-Bundesamt. Und auch mit Blick auf den Fachkräftemangel in technischen Bereichen wäre meine Frage, gehen Sie davon aus, dass Sie schon genug gerüstet sind? Und was ist aus Ihrer Sicht erforderlich, um dort stärkere Anreize zu schaffen, um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken bzw. in welchem Umfang müsste aus Ihrer Sicht das Personal aufgestockt werden, damit wir dann auch wirklich die Investitionen, die wir vorsehen, bewältigen können?

Dirk Flege (Allianz pro Schiene e.V.): Die Allianz pro Schiene teilt die Kritik des Bundesrechnungshofes, dass der Substanzwertverlust, wie Sie es formuliert haben, unentdeckt bleiben könnte. Sie spielen an auf die Tatsache, dass die Zuschüsse des Bundes eben nicht eigenkapitalisiert werden müssen. Das heißt, die DB Netz AG ist dann eben nicht gezwungen, in dem bisherigen oder in dem neu vorgesehenen Kreislaufmodell ein ROCE oder was auch immer auf dieses eingesetzte Kapital zu verdienen. Wir haben da einen gewissen Zielkonflikt. Der Zielkonflikt sieht so aus, dass es verkehrspolitisch durchaus erwünscht ist, dass die DB Netz AG das nicht kapitalisiert. Wenn sie es täte, würden die Trassenpreise sehr unter Druck kommen. Wir würden also, so wie die Rechtsform der DB Netz AG zurzeit ist, einen Automatismus, einen Zwang haben, dass die Trassenpreise steigen. Das läuft dem verkehrspolitischen Ziel des Bundes, mehr Verkehr auf die Schiene, zuwider. Das ist die eine Komponente. Die andere Komponente und das meinten Sie mit der Kritik. Herr Prof. Dr. Böttger

hatte das auch sehr plastisch artikuliert in der Anhörung im Verkehrsausschuss. Irgendwann sagten Sie, meine ich, ist das Netz dann Null wert, wenn es immer als nichtrückzahlbarer Zuschuss vom Bund kommt und eben das Geld nicht verdient werden muss. Ich glaube, das ist natürlich wenn man Transparenz will, erst einmal eine erschreckende Vorstellung oder eine suboptimale Vorstellung. Ich denke aber, dass wir so wie die LuFV konzipiert ist, die LuFV II, mit diesem Zielkonflikt ganz gut umgehen können. Wir haben ja das Anlagenalter weiterhin als Kennzahl. Zwar nicht sanktionsbewährt aber das ist eine Kennzahl die erfasst wird, und wir gehen diese Problematik und diesen Zielkonflikt auch mit neuen Kennzahlen an in der Form, dass zum Beispiel bei den Brücken jetzt ja die Zustandskategorien kommen. Das ist ein pragmatisches Vorgehen, um diesen Zielkonflikt in den Griff zu bekommen. Aber bei den Anlagen und dem Substanzverlust und Substanzwert, laufen sie ohnehin Gefahr, eine Pseudogenauigkeit zu suggerieren, weil sich zum Beispiel die Lebensdauer einer Brücke enorm unterschiedlich entwickeln kann und auch der Substanzwert, je nach dem was für Betriebsprogramm sie fahren. Haben sie dort leichte Personenzüge mag diese Brücke, wenn sie auch alle Nachkomma erfassen wollen, buchhalterisch und in der Bilanz, eine Lebensdauer von 120 Jahren haben. Fahren sie schwere Güterzüge darüber, sind es auf einmal 30 Jahre weniger. Das heißt, bei solchen langlebigen Investitionsgütern, wie wir es hier bei der Eisenbahninfrastruktur haben, glaube ich, dass es ein pragmatisches Vorgehen ist, wie die LuFV II diesen Zielkonflikt zu lösen versucht. Insofern teile ich eine wie auch immer geartete Fundamentalkritik nicht.

Alexander Kirchner (EVG): Wir sehen es als Gewerkschaft natürlich sehr kritisch. Dass die Planungskapazitäten im personellen Bereich auch bei der Bahn aufgebaut werden müssen, ist unstrittig. Ob das in ausreichender Form bisher passiert ist, da haben wir unsere Zweifel. Wir haben im letzten Jahr einen Prozess mit dem Bahnvorstand eingeleitet, die Personalplanung bei der Bahn insgesamt neu zu überprüfen und auf neue Beine zu stellen und den Betriebsräten mehr Einfluss zu geben. Dort sind wir in diesem Jahr in der Bewährungsprobe, ob das funktioniert. Fakt dürfte sein, dass die heutigen personellen Planungskapazitäten der Bahn



nicht ausreichen werden, um das, was hier in der LuFV abgebildet ist, umzusetzen. Das heißt, es bedarf einer erhöhten Zahl von Einstellungen, zumal man diese Kapazitäten sinnvollerweise nicht alle auf dem freien Markt einkaufen kann. Die Bahn muss dort auch selbst entsprechende Ressourcen vorhalten. Wir sind aber optimistisch, das mit dem Bahnvorstand hinzubekommen. Das heißt, die Betriebsräte sind hier in einem permanenten Dialog, das zu gestalten und sicherzustellen, dass ausreichend Personal da sein wird. Vom heutigen Stand aus betrachtet sehen wir das als noch nicht gegeben an. Das gilt im Übrigen, Sie haben die Bedarfsplanningmittel angesprochen, genauso natürlich in diesem Bereich. Dort hilft es ein bisschen, dass jetzt die Überjährigkeit geregelt ist und deshalb dort auch mehr Vorläufe geschaffen werden können. Aber im Bereich der Eisenbahn sind aus unserer Sicht in den letzten Jahren zu wenig Planungskapazitäten genutzt worden, um auch für die Schublade, zu arbeiten. Hier halten wir es für notwendig, konsequent weiterzuarbeiten. Mindestens genauso kritisch sehen wir das im Bereich des Eisenbahn-Bundesamts. Auch das haben Sie angesprochen. Vieles, was wir an zeitlichen Verzögerungen sehen, hängt auch damit zusammen, dass nicht ausreichende Personalkapazitäten beim Eisenbahn-Bundesamt vorhanden sind. Auch hier glaube ich, ist es unbedingt erforderlich, die Kapazitäten des Eisenbahn-Bundesamtes anzupassen und ausreichend Personal vorzuhalten, damit die Genehmigungsprozesse auch vernünftig laufen können.

Die **Vorsitzende**: Vielen Dank. Für DIE LINKE. Kollege Claus bitte.

Abg. **Roland Claus** (DIE LINKE.) (MBE): Ich möchte mich herzlich bedanken für die Urteile und Bewertungen der Sachverständigen und zwei Fragen an Herrn Zentner vom Bundesrechnungshof richten, die sich anschließen an die Auskunft, die Herr Flege hier gegeben hat. Herr Zentner, Sie haben die LuFV I sehr aufmerksam und kritisch in ihrer Umsetzung begleitet und sehen jetzt die beiden Vertragswerke nebeneinander. Wo sehen Sie einen erheblichen qualitativen Unterschied zwischen der LuFV I und der LuFV II? Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat ja sogar den Begriff gewählt, dass ein Generationenansatz gelungen sei. Ich glaube, die haben eine neue Abteilung überschrieben. Also was ist aus Ihrer Sicht

der wirkliche qualitative Unterschied? Und die zweite Frage betrifft das schon erwähnte Problem der Fehlallokationen, die im bisherigen LuFV-System verankert sind. Darauf haben gerade Sie, Herrn Zentner, wiederholt aufmerksam gemacht und das insbesondere am Beispiel des Brückenzustandes und der fehlenden Investition in die Brücken verdeutlicht. Sie haben gesagt, es sei im Grundmuster der LuFV angelegt. Finden Sie dieses Problem der Fehlallokation nun im Entwurf der LuFV II geheilt oder würden Sie vorschlagen, noch weitere Nachjustierungen zu betreiben? Es gibt nämlich aus unserer Sicht keinen zwingenden Grund, den Zieltermin 01.01.15 als sakrosankt zu betrachten. Man könnte auch sagen, wenn wir denn jetzt schon auf einen so guten Weg sind wie die Bundesregierung das sicher bewerten würde, könnte ja auch noch durch Nachverhandlungen das ein oder andere besser gemacht werden.

Axel Zentner (BRH): Wir haben in der Tat die LuFV I kritisch begleitet, weil hier aus unserer Sicht ein neues Zuwendungsverfahren in Kraft gesetzt worden ist, welches in erheblichen Punkten von der klassischen Zuwendungsform abweicht. Wir hätten uns gewünscht, wenn man nach dem Abschluss oder nach dem Auslaufen der ersten LuFV auch eine entsprechende Evaluierung durchgeführt hätte, um Verbesserungspotentiale zu erkennen und auszuschöpfen. Ich würde die Frage, ob es Veränderungen oder Verbesserungen gibt von der LuFV I zur LuFV II im Grundsatz an einigen Punkten bejahen. Jedoch wie das der Rechnungshof so macht, mit ja aber. Also zum Beispiel die sogenannte 180-Tage-Regelung. Dort sind zahlreiche Infrastrukturmängel angesprochen, die bis zur Behebung eine gewisse Zeitdauer im Netz verbleiben können. Dass diese Frist jetzt auf 100 Tage verkürzt ist, das finden wir gut. Aber dennoch muss man sich im Klaren sein, dass die Bahn das gesamte Netz drei Monate stilllegen kann, ohne dass eine Pönale fällig wird. Also ich will nicht davon ausgehen, dass sie das macht. Aber das sind – sage ich mal – einfache Regelungen, die Spielräume eröffnen. Und insofern muss man sich fragen, ob man da vielleicht nicht doch etwas genauer hätte nachsteuern können. Gut finden wir, dass diese Pauschalregelung zur Stufenfreiheit und zum Wetterschutz entfallen sind. Aber das Punktesystem hat nach wie vor Mängel. Wir nehmen eben den Grundsatz, dass wir viele Dinge prüfen und den Mangel feststellen.



Aber wir sprechen auch Empfehlungen aus und in dem einen oder anderen Fall hoffen wir noch, dass vielleicht einiges nachgebessert wird. Gut ist, dass es zum Beispiel jetzt auch Zustandsnoten für wesentliche Stützmauern gibt. Auf der anderen Seite ist diese Kennzahl aber nicht sanktionsbewährt. Und was wir von nicht sanktionsbewährten Kennzahlen halten, haben wir in unserem Bericht auch deutlich gemacht. Ein weiterer Punkt ist die Frage, wie mit Bahnübergängen umgegangen wird. Auch hier sind wir der Meinung, man könnte mit konkreten Sollvorgaben und Soll-Ist-Vergleichen noch einiges in der LuFV verankern, was auch große Vorteile für viele Bürger bringt. Die Anforderungen zur Datenqualität sind in der Tat etwas besser geworden aus unserer Sicht. Allerdings gibt es Regelungen nur für die Daten der Brücken, Tunnelstützwerke und nur einen Teil der LuFV-relevanten Daten sind entsprechend sanktionsbewährt. Auch hier hätten wir uns noch einige etwas schärfere Festlegungen in der LuFV gewünscht. Ein Thema, was wir vor Jahren in unseren Bemerkungen mal angesprochen hatten, waren die Doppelfinanzierungen zu Lasten des Bundes. Da war es möglich, dass man Dritte zu einer Zahlungspflicht über Vertrag bringen konnte, bei Gleisanschlüssen zum Beispiel. Gleichzeitig waren das aber Anlagen, die zum Schienenweg des Bundes gehörten und auch in der Bemessung des Instandhaltungs- und Ersatzinvestitionsbedarfs waren diese Anlagen enthalten. Hier ist nun tatsächlich eine gute Regelung getroffen worden, dass der Bund nicht noch mal zur Kasse gebeten wird. Einige Regelungen sind aus unserer Sicht nach wie vor kritisch zu werten. Da hat sich wenig aus unserer Sicht verbessert. Also die Konkretisierung in der LuFV, dass der Bund Mittel, die vorsätzlich grob fahrlässig oder unwirtschaftlich verwendet worden sind, zurückfordern kann, das klingt zunächst sehr gut. Aber da der Bund keine Einblicke in die Systeme hat und noch keine Wirtschaftlichkeitsprüfungen gemacht werden, wird er Schwierigkeiten haben, hier einen entsprechenden Nachweis führen zu können. Was auch aus unserer Sicht positiv ist, dass die Prüfung der Auftragsvergaben jetzt inhaltlich und hinsichtlich des Umfangs durch einen Jahresabschlussprüfer geregelt wird. Darauf haben wir mehrfach hingewiesen, dass wir da eine Regelungslücke sehen. In der LuFV II wird hier ein Wirtschaftsprüfer beauftragt. Wir werden das weiter beobachten. Ich denke aber,

das ist ein Schritt zumindest in die richtige Richtung. Was wir positiv bewerten ist, dass in der LuFV II die Prüfungs- und Erhebungsrechte des BRH so beschrieben sind, wie wir das aufgrund der Rechtslage sehen. Wir hoffen, dass jetzt auch nicht nur den Buchstaben, sondern auch dem Geist nach unsere Prüfungen möglich werden, und dass die Schwierigkeiten, die wir bei der LuFV I hatten, jetzt nicht mehr auftreten. Die Frage der Fehlallokation. Das ist in der Tat eine sehr schwierige Frage. Aber ich denke, hier ist ein Systemfehler in der LuFV, der bisher noch nicht ausgeräumt ist. Solange die Instandhaltung per Gesetz der Bahn zugeordnet wird und der Bund für die Ersatzinvestition zuständig ist, wird es dieses Problem geben, dass nach bilanziellen Regeln eben Sachanlagen, die ihre bilanzielle Nutzungsdauer überschritten haben, vom Bund zu ersetzen sind. Das war auch die Grundlage für die Bedarfsplanung der Mittel. Aber es ist nun so, durch Instandhaltung kann man die technisch-wirtschaftliche Nutzungsdauer über die bilanzielle Nutzungsdauer hinaus ausdehnen. Und nun muss man aber akzeptieren, dass die private Form den Vorstand natürlich auch anhält, betriebswirtschaftlich zu denken. Und das heißt Aufwand zu vermeiden, wo er denn auftritt. Hier tritt eben die Situation ein, dass Instandhaltungsaufwand nicht mehr betrieben wird, weil eine entsprechende Ersatzinvestition durch den Bund zu erfolgen hat. Also es fehlt an einem Ansatz, der eine Optimierung der Lebensdauer von Produkten berücksichtigt, und wir haben die Situation, dass die Bahnanlagen eben sehr langlebig sind. Es wäre also wünschenswert, wenn in irgendeiner Weise auch hier steuernde Kennzahlen implementiert würden.

Die **Vorsitzende**: Vielen Dank Herr Zentner. Für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN jetzt der Kollege Kindler bitte.

Abg. **Sven-Christian Kindler** (B90/GR) (MBE): Vielen Dank Frau Vorsitzende. Ich möchte mich auch bei den Gutachtern bedanken für die Stellungnahmen und ihre Bereitschaft heute hier zu sein. Es ist glaube ich sehr wichtig, dass wir das Thema auch im Haushaltsausschuss besprechen, weil es auch um einen sehr großen Milliardenbetrag geht, den der Bund in den nächsten Jahren zur Verfügung stellen will und sich auch die Bahn als staatseigenes Unternehmen mit Geldern daran beteiligt. Ich habe jeweils eine Frage an Herrn Prof. Dr. Böttger



und Herrn Zentner vom Rechnungshof. Wir erleben in den letzten Jahren, wir haben die LuFV seit 2009, auch einen Systemwechsel. Insgesamt ist die Frage, hat dieser Systemwechsel oder dieses neue Instrument, dazu geführt, dass sich der Zustand der Infrastruktur nachhaltig verbessert hat. Leider kann man das, wenn man sich die Zahlen anguckt, wenn man sich das Durchschnittsalter anguckt, wenn man sich die Fahrzeitverluste anguckt, wenn man sich Verspätungen anguckt, wenn man sich den Zustand der Brücken anguckt, nicht erkennen. Und jetzt ist die Frage, werden diese Mängel der LuFV II abgestellt in der Kontrolle, in der Frage der Kennzahlen zum Beispiel im Bereich der Brücken. Bahnchef Dr. Grube hat selber noch davon geredet, dass 1.400 Brücken extrem marode sind. Jetzt sind aber nur 875 Brücken sanktionsbewährt hier in diesem System. Der Bundesrechnungshof ist ja auch darauf eingegangen. Es gibt dazu viele Beschlüsse auch des Rechnungsprüfungsausschusses. Das Thema ist bekannt. Die Frage ist, kann das verhindert werden mit diesem System der Sanktionen, der Kennzahlen und der Kontrolle der Output-Kontrolle, dass der Zustand sich weiter verschlechtert, wenn wir so viel Geld auch zusätzlich jetzt einsetzen?

Prof. Dr. Christian Böttger (Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin): Vielen Dank für die Frage. Also ich sehe keine fundamentale Verbesserung in der LuFV II gegenüber der LuFV I. Die LuFV I hat zu dem Zustand geführt, der glaube ich hinreichend diskutiert worden ist. Die Altersstruktur der Infrastruktur hat sich über die Zeit verschlechtert. Das heißt, wir haben ökonomisch gesehen einen Substanzverzehr. Und wir sehen eben auch, dass die Fahrzeiten steigen, dass die Pünktlichkeit sich verschlechtert und selbst aus der DB heraus wurde der Zustand der Infrastruktur als problematisch dargestellt. Aber all diese Probleme sind eigentlich mit dem Sanktionsmechanismus oder Messmechanismus der LuFV I nicht erfasst worden. Es heißt immer im Infrastrukturzustandsbericht, es ist alles prima, wir haben alle Zielwerte erreicht. Und trotzdem haben wir diesen Zustand, der eine deutliche Verschlechterung anzeigt, wenn man sich das summarisch anschaut. Wir haben in der LuFV II auch eine Reihe von Verbesserungen im Detail, angefangen damit, dass mehr Geld bereitgestellt wird. Wir haben also an verschiedenen Details sicherlich auch Verbesserun-

gen sowohl was Messkriterien als auch was Kontrollmöglichkeiten angeht. Aber die Konzeption ist eigentlich die gleiche, wie in der LuFV I und in dem Sinne ist eigentlich nicht zu erwarten, dass sich mit der LuFV II eine signifikante Verbesserung der Steuerungsmöglichkeiten ergeben wird.

Axel Zentner (BRH): Eine nachhaltige Verbesserung im Zustand der Sachanlagen müsste man mit einer entsprechenden Kennzahl erfassen. Wir hatten den Vorschlag gemacht, dass man mal darüber nachdenkt, eine Kennzahl, den sogenannten Modernitätsgrad, einzuführen. Es gibt durchaus Möglichkeiten, die LuFV hier weiterzuentwickeln. Wir bedauern, dass man die Phase der Übergangszeit von zwei Jahren von der LuFV I zur LuFV II nicht ausgeschöpft hat, um hier unter dem Aspekt Langlebigkeit der Bahnanlagen und nachhaltige Steuerung Dinge weiterzuentwickeln. Am Beispiel der Brücken kann man das aus unserer Sicht sehr deutlich machen, dass auch hier die neue Brückenkennzahl sich letztlich nur auf die modernisierten Brücken bezieht also auf die Brücken, an denen tatsächlich gearbeitet worden ist. Aber man hat versäumt, die 24.000 anderen Brücken, die noch im Netz sind, über eine Zustandsnote hinaus so zu bewerten, dass man erkennen kann, ob die Investitionen und die Instandhaltungsaufwendungen ausreichend sind, um zumindest den derzeitigen Modernitätsgrad oder den Substanzwert zu erhalten. Wir haben hier einen Vorschlag gemacht. Aber leider ist der noch nicht auf fruchtbaren Boden gefallen.

Die **Vorsitzende**: Vielen Dank. Wir kommen in die zweite Runde. Für die Union Kollege Brackmann bitte.

Abg. **Norbert Brackmann** (CDU/CSU): Vielen Dank, ich habe zwei Fragen. Die erste an Herrn Dr. Kefer. Die Schiene ist der teuerste Verkehrsweg, der mit den höchsten Bundeszuschüssen. Und wir haben zumindest bilanziell, das Thema ist ja schon angesprochenen worden, einen ausgewiesenen Werteverzehr von 117 Mrd. auf jetzt 20 Mrd. Euro Anlagevermögen. Uns muss es mit unseren Bundesmitteln darum gehen, wie wir einen Wirkungszusammenhang zwischen den Bundesmitteln, die wir in die Bahn geben, eine Verbesserung der Infrastruktur hinbekommen. In den Verhandlungen zur LuFV II ist das daran gescheitert, dass die Bahn



dazu nicht bereit war. Wenn Sie uns einmal erklären könnten, warum nicht oder was Sie alternativ anbieten können? Die zweite Frage geht an Herrn Prof. Dr. Böttger. Sie haben ausgeführt sowohl eben als auch in ihrer schriftlichen Stellungnahme, dass wir einen Substanzverzehr in der LuFV I zu verzeichnen hatten. Jetzt soll deutlich aufgestockt und verbessert werden, auch mit neuen Qualitätskennzahlen. Ich sehe jedoch weder in der LuFV II noch an anderer Stelle eine, die mir als Laie sofort auffallen würde, weil sie eine ganz zentrale ist. Wenn man sich so manches Stellwerk anschaut und bedenkt, dass die Regelung der Bahnverkehre in zum Teil hundert Jahre alten Stellwerken läuft, sehen Sie darin ein besonderes Risiko oder Nachbesserungsbedarf und wie schätzen Sie die Bedeutung der Stellwerke und der nicht vorhandenen Qualitätskennziffer hierfür ein?

Dr. Volker Kefer (DB AG): Herr Brackmann, zunächst noch mal zu der Frage, wie ist das mit der Bilanz und dann zum Wirkungszusammenhang. Zunächst mal, das ist ja vorhin ausgeführt worden, dass die Investitionen, die getätigt werden, die Ersatzinvestitionen nicht in der Bilanz aufgenommen werden. Das heißt, die Komponenten sind dort beinhaltet, aber mit dem Wert Null. Weil es zum einen so gemacht werden darf gesetzlich. Da gibt es eine Wahlmöglichkeit, die auch tatsächlich gewählt worden ist. Und zum zweiten, weil wir auf diese Art und Weise den Druck von den Trassenpreisen nehmen, da ansonsten das eingesetzte Kapital abgeschrieben und refinanziert werden müsste. Insofern ist das – glaube ich – ein mittlerweile akzeptiertes Verfahren. Das Risiko, was vorhin angesprochen worden ist, nämlich, dass man auf die Art und Weise zwischen Investition und Instandhaltung ausgleichen könnte, haben wir damit in der LuFV II adressiert, dass ja nicht nur die Investitionen erhöht worden sind, sondern vor allem auch die Instandhaltungsbeiträge maßgeblich nach oben genommen worden sind, sodass also gleichermaßen in beiden Gebieten, nämlich bei den Ersatzinvestitionen wie auch bei den Aufwendungen auf Instandhaltungsseite, erhöhte Beiträge zur Verfügung gestellt werden. Insofern kann man dieser Gefahr oder diesem Risiko sehr wirkungsvoll begegnen, dadurch dass der Mindestinstandhaltungsbeitrag eben bei durchschnittlich 1,6 Mrd. Euro jetzt pro Jahr liegt. Bei dem Wirkungszusammenhang, den Sie gerade angesprochen haben, geht es darum,

welche Verbesserung in der Qualität bekomme ich für welches eingesetzte Kapital. Das ist in der Gesamtheit praktisch nicht zu fassen. Man könnte sich dem nur annähern, indem man in einzelnen Bereichen versucht, Kennzahlen abzuleiten, zu entwickeln und weiterzuentwickeln. Das ist das, was Herr Zentner vorhin ansprach, was man sicherlich über die Jahre auch versuchen wird und tun wird. Nur, das ist etwas, was unserer Ansicht nach noch sehr viel mehr Zeit braucht. Also wir sind der festen Überzeugung, dass das nicht innerhalb von ein paar Monaten oder innerhalb eines Jahres zu machen ist, sondern da wird man weiterhin über Jahre hinweg mit fortschreiben müssen, was eigentlich an den einzelnen Komponenten an Infrastruktureinrichtungen passiert. Dafür, dass wir zumindest bei den Qualitätskennzahlen der LuFV II dem ein Stück entgegenkommen, haben wir dieses Generationenmodell eingeführt mit dem BMVI, was als Hintergrund hat, dass man gesagt hat, wenn das schon nicht möglich ist, machen wir aber zumindest etwas anderes. Wir definieren nämlich einen Zielzustand, den wir in einem langfristigen Zeitraum – hier in der Größenordnung 25 Jahre – erreichen wollen. Beispielsweise theoretischer Fahrzeitverlust oder Anzahl Infrastrukturmängel. Diese sollen nach den 25 Jahren abgearbeitet und abgebaut sein. Bis auf einen kleinen verbleibenden Rest. Und wenn dem so ist, ist dann aufgeteilt worden, dass im Gültigkeitsbereich der LuFV II ein bestimmter Teil des Weges gegangen werden muss, um dieses Ziel final auch tatsächlich zu erreichen. Das bedeutet aber im Umkehrschluss, dass die LuFV II als grundsätzliche Strategie oder grundsätzliches Ziel beinhaltet, dass über dieses Instrumentarium der LuFV ein Zielzustand in einer bestimmten Zeit erreicht werden soll. Das heißt, es sollen Mängel in einem bestimmten Zeitraum abgebaut werden. Das wird dann in der Folge beobachtet und sicherlich dann auch nach der LuFV II wieder einer kritischen Würdigung zuzuführen sein.

Prof. Dr. Christian Böttger (Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin): Die erste Frage war noch einmal zum Substanzverzehr. Nach meiner Überzeugung kann man den Substanzverzehr am besten messen, indem man sich die Altersstruktur anguckt. Die wird für einige Anlagenkomponenten angegeben im Infrastrukturzustandsbericht. Für andere jedoch nicht. Ich glaube, dass es sinnvoll wäre, es für alle zu erfassen. Mir ist noch nicht



ganz klar, mit welchen Zielwerten die von Dr. Kefer angesprochene Messung dieses Generationenansatzes erfolgen soll. Man müsste eigentlich sagen, wir brauchen einen Durchschnittszustand der Infrastruktur. Oder man müsste zum Beispiel, wenn man fragt, wie viele Mängel haben wir in der Infrastruktur, den besterreichbaren Geschwindigkeitswert angeben. Also das ist heute so. Dieser theoretische Fahrzeitverlust wird gemessen gegenüber einem Sollfahrplan, der aber teilweise schon langfristige Mängel eingearbeitet hat. Und eigentlich wäre der Vorschlag der, dass man sagt, wir gucken uns an, was ist das, was die schnellste Geschwindigkeit ist, die eine Strecke je hatte. Und das ist sozusagen der Bezug. Aber das ist bisher nicht erreicht worden. Und ich kann auch nicht erkennen, dass man zur Umsetzung dieses Generationenansatzes jetzt einen Vorschlag gemacht hätte, dieses zu tun. Zum Thema Stellwerke. Natürlich ist es so, dass sie in einem so großen Netz immer Anlagen haben, die nagelneu sind und Anlagen, die morgen ersetzt werden. Und das ergibt dann eben immer ein Durchschnittswert. Deswegen ist es natürlich erst mal nicht bedenklich, wenn ich noch ein altes Stellwerk habe. Die sind unter Sicherheitsgesichtspunkten im Allgemeinen auch nicht problematisch. Die sind, sozusagen vom Verfall der Infrastruktur her, weniger kritisch als manche anderen Elemente der Infrastruktur. Sie haben aber ein großes Rationalisierungspotential. Also wenn sie ein altes Stellwerk durch ein neues ersetzen, dann haben sie im Personalbereich eine gewaltige Rationalisierung. Deswegen ist die Stellwerkserneuerung auch immer ein großes Interesse der DB Netz gewesen. Aus berechtigtem ökonomischen Eigeninteresse. Ich habe aber den Eindruck, dass zuletzt die Stellwerke ein bisschen in der Erneuerung hinter runtergefallen sind, einfach weil man gesagt hat, wir müssen mit dem knappen Geld woanders Lücken stopfen. Genau lässt sich das leider nicht messen, weil es zum Beispiel auch für Stellwerke keine Angaben zum Durchschnittsalter gibt. Das ist eine der Anlagenkategorien, für die so etwas nicht berichtet wird. Deswegen weiß man also nicht, was passiert. Man weiß nur aus dem Umsatzvolumen der Beteiligten, dass es im Bereich Stellwerkserneuerung zuletzt erhebliche Rückgänge gegeben hat. Um genau beurteilen zu können, wie man dort fortschreitet mit der Modernisierung, müsste es dazu eine Kennzahl geben, die es heute leider nicht gibt.

Die **Vorsitzende**: Vielen Dank. Für die SPD noch einmal Bettina Hagedorn.

Abg. **Bettina Hagedorn** (SPD) (MBE): Ich möchte noch mal auf den Punkt zurückkommen, den Herr Hörster vorhin schon angesprochen hat, dass auf 5.000 Kilometern in diesem Jahr Messfahrten durchgeführt worden sind, die offensichtlich noch nicht ausgewertet wurden. Jedenfalls nicht in dem Sinne, dass sie schon zugespitzt wären auf eine zusätzliche Qualitätskennzahl. Wir haben im Rechnungsprüfungsausschuss schon am Freitag das Thema LuFV II auf der Tagesordnung und hatten darum am Montag ein Berichterstattergespräch, in dem das Gegenstand der Debatte war und das Verkehrsministerium uns zugesichert hat, dass es vertraglich kein Thema wäre, in einem Nachtrag 2015 nach Auswertung dieser Messfahrten eine solche Qualitätskennzahl gemeinsam nachträglich zu vereinbaren. Das sei sozusagen schon fest verabredet. Meine Frage an Herrn Dr. Kefer ist, ob er das so für die Deutsche Bahn versichern kann? Denn es ist ja wichtig, dass wir das hier noch einmal hören, weil der Bundesrechnungshof ansonsten zu Recht festgestellt hat, dass wir de facto wenn wir jetzt zum 1. Januar die LuFV II abschließen, das eigentlich zwölf Monate früher tun als wir es tun müssten. Für diesen Vorteil, dass wir uns jetzt schon vorzeitig mit Ihnen verständigen, brauchen wir aber definitiv Ihre Zusicherung. Und es wäre gut, wenn Sie nicht nur „ja“ dazu sagen könnten, sondern auch zur vereinbarten Qualität dieser Kennzahl. Also inwiefern sie wirklich aus Ihrer Sicht etwas bringt. Außerdem wäre mir wichtig, dass vielleicht auch Herr Flege für die Allianz pro Schiene hier noch einmal erklärt, wo aus Ihrer Sicht der Ansatzpunkt wäre, wo und in welcher Form die Qualitätskennzahlen nachträglich eingebracht werden sollen. Was wäre vorteilhaft für Bund und Bahn?

Dr. Volker Kefer (DB AG): Ja, Frau Hagedorn, ich würde das von Bahnseite bestätigen bzw. ich bestätige es von Bahnseite, damit das aus dem Konjunktiv rauskommt. Wir haben uns in der Tat so vereinbart, dass wir uns nach Auswertung der Messfahrten, die durch das Eisenbahn-Bundesamt federführend durchgeführt worden sind, auf eine neue Qualitätskennzahl vereinbaren. Und auf die Frage, was das denn sein könnte, vielleicht ein oder zwei Angaben, was dort gemessen wird. Es wird hier mit zusätzlichen Messzügen, die ebenfalls nicht von



uns kommen, sondern über das Eisenbahn-Bundesamt beschafft worden sind, im Wesentlichen Gleisgeometrie, das heißt also Gleislage, gemessen im gesamten Netz. Das sind Messfahrten, die wir auch turnusmäßig in bestimmten Abständen durchführen müssen und auch durchführen. Hier geht es zum einen darum, durch diese unabhängigen Messfahrten des Eisenbahn-Bundesamtes sicherzustellen, erstens, dass wir als Bahn bei diesen Messfahrten richtig messen. Das heißt, es wird also geprüft, dass die Messverfahren in Ordnung sind, dass die Kalibrierung in Ordnung ist, dass die Messwerte in Ordnung sind. Es geht im Weiteren darum, sicherzustellen, dass die anschließende Messwertverarbeitung richtig ist. Da geht es im Wesentlichen darum, dass die Messwerte, die aufgenommen werden, bei uns in große Datenbanken eingespielt werden. Und dieser Einspielprozess wahrheitsgemäß und fehlerfrei ist. Und drittens darum, festzustellen, dass die Auswertung der Messungen ebenfalls sachgemäß und fachgerecht erfolgt. Ebenfalls das wird überprüft. Und dann in einem vierten Schritt, ob denn die daraus zu ziehenden Schlüsse aus diesen Messfahrten ebenfalls angemessen sind oder nicht. Das ist das, was dort im Moment in der Betrachtung ist. Die Punkte 1 bis 3 würde ich mal sagen sind dort relativ weit gediegen. Der Punkt 4 ist derjenige, der dann noch nach endgültiger Auswertung im kommenden Jahr diskutiert wird. Aber wir sind hier – und ich bestätige das damit nochmals gemäß LuFV – bereit, eine zehnte Qualitätskennzahl – in diesem Zusammenhang durchaus gemeinsam mit dem Eisenbahn-Bundesamt – mit dem BMVI auszuhandeln und dann auch zu akzeptieren. Einen Hinweis noch, Herr Prof. Dr. Böttger, der mir auf der Seele brennt, zu dem was Sie angemahnt haben, nämlich, dass man beim Fahrzeitverlust tatsächlich das ideale Geschwindigkeitsprofil der Strecke ansetzt, gegen das dann verglichen wird. Dem ist heute so. Der theoretische Fahrzeitverlust ist die Abweichung von dem idealisierten Geschwindigkeitsprofil. Und dort haben wir vereinbart mit dem BMVI, dass diese Abweichung jedes Jahr kleiner wird. Also wir messen heute gegen diesen idealen Fahrzeitverlauf, bzw. Fahrplan.

Dirk Flege (Allianz pro Schiene e.V.): Die Möglichkeit eines Nachtrages einer Qualitätskennzahl wie wir sie uns als Allianz pro Schiene wünschten, das ist natürlich eine sehr, sehr komplexe Aufgabe, wie

diese Qualitätskennzahl mit Gleisgeometrie und mit diesen Messwerten jetzt aussehen kann. Wir haben die nicht in der Schublade. Das wäre glaube ich anmaßend. Dafür ist das Thema zu komplex. Wenn es gelingt, mit diesen neuen Messwerten, die da generiert werden, eine Qualitätskennzahl zu generieren unter der Überschrift Gleisgeometrie wie auch immer die Überschrift lauten mag, die eine Aussagekraft hat zum Beispiel zum Thema Schienenlärm. Was ja vom Grundsatz her möglich wäre. Dann, denke ich, ist das eine Richtung, die sehr vielversprechend sein kann und durchaus auch eine neue Qualitätskennzahl entwickelt werden könnte, die eine bestehende Qualitätskennzahl ersetzen könnte, weil die neue dann aussagekräftiger wäre. Ich will das ganz kurz vielleicht in drei Sätzen noch erläutern, warum das Thema Schienenlärm dort betroffen sein könnte. Es gilt ja der Grundsatz – glattes Rad auf glatter Schiene ist besonders leise. Und das ist natürlich, wenn wir hier eine Qualitätskennzahl entwickeln möchten, die auch diesem großen strategischen Thema Schienenlärm gerecht wird, die große Herausforderung, dass man das eben nicht bundesweit auskippt mit einer Qualitätskennzahl, weil, es ist nicht jede Schienestrecke lärmrelevant oder betroffen von Schienenlärm, jedenfalls aus Anwohnersicht nicht, sondern dass man das dann eben im Rheintal und regional differenziert macht. Ob das möglich ist, ich wünsche es mir sehr. Aber das wäre sicherlich Gegenstand der Verhandlungen zwischen Ministerium und DB Netz. Wir kommentieren das gerne, wenn es soweit ist. Falls sie dazu eine Anhörung machen möchten, stehen wir gerne bereit. Da Sie auch nach der Wunschvorstellung gefragt haben im Sinne von Nachtrag, was müsste sich eigentlich auf der qualitativen Seite noch verbessern. Da kann ich Ihnen sagen, dass sowohl die Allianz pro Schiene als auch der Verband deutscher Verkehrsunternehmen und der Verband der Bahnindustrie, da sind wir uns zu 100 Prozent einig, uns primär eine Kapazitätskennzahl wünschen für das Schienennetz. Ich glaube, das ist verkehrspolitisch die wichtigste Kennzahl. Die ist bislang in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nicht drin. Das ist auch eine sehr komplexe Herausforderung genau wie das mit dem Schienenlärm, weil die Betriebsprogramme hier eine Rolle spielen. Es ist die Größe des Schienennetzes und es ist natürlich eine sehr, sehr schwierige Abgrenzung. Das haben wir vorhin auch gehört vom Rechnungshof, auch in Ansätzen



zwischen Neu- und Ausbau und Bestandsnetzinvestitionen. Das greift ja alles ineinander. Aber das ist ganz klar die Qualitätskennzahl, die wir uns wünschen. Die bislang in der LuFV nicht drin ist, auch nicht in der LuFV II. Das Eisenbahn-Bundesamt hat ein Gutachten dazu vergeben. Das Ergebnis war, die Wissenschaft hat keinen belastbaren Vorschlag vorgelegt, wie man diese wichtige, verkehrspolitisch wichtige und letztendlich auch volkswirtschaftlich wichtige Kennzahl greifen kann. Weil, es geht ja hier um das Thema – wie kriegen wir so viel Schiene wie möglich mit dem einen Euro Steuergeld. Also ist es auch volkswirtschaftlich relevant. Mein Vorschlag in der Anhörung beim Verkehrsausschuss war schon, ob man vielleicht das Eisenbahn-Bundesamt als Bund noch mal bitten möge, eine weitere Studie zu vergeben, die sich mit dem Thema Teilnetze beschäftigt, dass man also das abschichtet und versucht, etwas pragmatischer an dieses schwierige Thema Kapazitätskennzahl für das ganze Netz zu gehen. Wenn das möglich ist finanziell und auch im Verfahren, dann wären wir sehr dankbar. Danke schön.

Die **Vorsitzende**: Ja vielen Dank. Für DIE LINKE. jetzt Frau Leidig bitte.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Ich möchte zunächst Herrn Zentner fragen: Sie haben ziemlich deutlich gemacht, dass Sie mit den jetzigen Verabredungen, die in der LuFV II getroffen worden sind, nicht sehen, dass grundlegende Probleme der LuFV I geheilt sind, insbesondere die Fehlallokation von Mitteln. Wir haben nun die Schwierigkeit, dass alle diejenigen, die wollen, dass mehr Verkehr auf der Schiene rollt und weniger auf der Straße und sich praktisch für das System Schiene und die Bahn stark machen, befürchten, dass die zusätzlichen Mittel, die der Bund in Aussicht gestellt hat, sozusagen verloren gehen könnten für die Bahn, wenn jetzt nicht ganz schnell die LuFV II abgeschlossen wird. Meine Frage ist nun, ob sie sich vorstellen können, dass solche zusätzlichen Mittel des Bundes auch auf andere Weise für Bahninfrastrukturprojekte zur Verfügung gestellt werden können und wir sozusagen in Ruhe die LuFV II entsprechend der Vorschläge, die von den Experten ja hier auch genannt worden sind, sozusagen verbessern? An Herrn Prof. Dr. Böttger habe ich die Frage, Sie haben vorhin schon mal thematisiert die Schwierigkeiten der Transparenz. Also, dass es

nicht alle Daten gibt, die man eigentlich bräuchte, um den Zustand des Netzes und auch die Kapazität richtig einzuschätzen. Ich habe auch mit Erschrecken gelesen, dass während der Laufzeit der LuFV I Kapazität abgebaut worden ist. Also 1.300 Streckenkilometer Schiene, 5.000 Weichen, 38 Bahnhöfe, die verschwunden sind. Meine Frage ist nun, ob Sie sehen erstens, dass man diese Probleme, was die Kapazität angeht, mit der LuFV II gelöst hat und ob Sie zweitens Vorschläge dafür haben, wie für mehr Transparenz gesorgt werden kann? Da war an irgendeiner Stelle die Rede von externer Prüfung. Ist das eine gute Lösung? Was wäre dafür die Voraussetzung, dass so eine externe Prüfung überhaupt funktionieren kann?

Axel Zentner (BRH): Grundsätzlich begrüßen wir es auch, wenn Geld in die Schiene fließt und insbesondere, wenn man dann für mehr Geld auch mehr Schiene bekommt. Wir bewegen uns bei der LuFV im Zuwendungsrecht. Es wird also ein einfacher Zuwendungsvertrag geschlossen, das heißt, der Bund gibt Geld und dafür werden bestimmte Leistungen erbracht. Wir sind der Meinung, dass das vom Zuwendungsrecht geforderte Ursache-Wirkungs-Verhältnis, dass das nachgewiesen werden muss und nachgewiesen werden kann, insbesondere dann, wenn man die Zuwendung auf bestimmte Sachanlagenklassen beschränken würde. Und da für die LuFV II ja ein Nachtrag schon eingeplant ist für die Qualitätskennzahl, die sich aus den Messfahrten ergeben soll, so könnte ich mir auch vorstellen, dass, wenn man jetzt bei der LuFV, die noch bis Ende 2015 gilt, also da gibt es ja ein gültiges Vertragswerk, das nur den Nachteil hat, dass der Bund sich verpflichtet hat, Geld zu geben. Aber er hat keine Kennzahlen vereinbart, was er letztendlich dafür bekommt. Also von daher wäre eine Lösung genauso wie man für die LuFV II jetzt für die Kennzahlen in 2015 einen Nachtrag einpflegen will, könnte man auch für das zusätzliche Geld, was eben in dem bestehenden Vertrag noch nicht vorgesehen ist, auch einen weiteren Zuwendungsvertrag im LuFV-System machen und könnte sogar mit einer Zweckbindung, wie das Zuwendungsrecht es zulässt, ganz deutlich sagen, dass hier eben beispielsweise ein Brückensanierungsprogramm oder ein Stellwerkserneuerungsprogramm durchgeführt wird. Insofern also bietet das Zuwendungs-



recht dem Zuwendungsgeber Bund die Möglichkeiten. Die Frage ist, ob die Bahn als Verhandlungspartner das akzeptiert. Wir haben hier im Augenblick eine klare Regelung. Es wird auf Augenhöhe verhandelt und da ist alles halt irgendwo dann auch abhängig von der Kompromissfähigkeit beider Beteiligten. Und das Zuwendungsrecht sieht eben auch noch andere Möglichkeiten vor, aber dazu muss auf der Bundeseite die Bereitschaft gegeben sein, dies auch anzuwenden. Also von daher denke ich, es sollte kein Geld verloren gehen. Aber ich gebe auch zu bedenken, dass das Hochlaufen von bestimmten Programmen, was Herr Dr. Kefer angesprochen hat, auch mit dem notwendigen Personal unterlegt sein muss. Und wenn ich mir jetzt vorstelle, dass auf einmal schlagartig sehr viel Geld in die Brücken gepumpt werden soll - und wir haben die gleichen Probleme im Straßenbau mit den Brücken -, dann frage ich mich, wo die ganzen Brückeningenieure herkommen sollen, nachdem über Jahre die Bahn keine Bauingenieure eingestellt hat und auch die Eisenbahnlehrstühle über die letzten zehn Jahre arg ausgetrocknet wurden. Also ich meine, die Bahnanlagen sind langlebige Güter und da muss man vielleicht auch über eine Legislaturperiode hinaus denken und sich überlegen, dass man für bestimmte langlebige Anlagen vielleicht auch ein Mehrjahresprogramm auflegt, also nicht nur in Fünf-Jahres-Schritten denkt, sondern auch vielleicht mal auf 10 oder 15 Jahre. Und auch hier meine ich, gibt das Haushaltsrecht und das Zuwendungsrecht durchaus Möglichkeiten, mit Kausalzusammenhängen und Ursache-Wirkungs-Zusammenhängen zu arbeiten und ein entsprechendes Programm aufzulegen. Denn es nutzt nichts, jetzt viel Geld in bestimmte Projekte zu stecken, wenn der Markt nicht die Kapazität hat. Sie werden dann nur erreichen, dass Sie für mehr Geld immer weniger Bahn bekommen. Und das ist ein Risiko, was wir sehen, wenn man jetzt nicht langfristig plant.

Prof. Dr. Christian Böttger (Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin): Frau Leidig, vielen Dank für die Frage. Sie hatten gefragt nach der Transparenz in der Berichterstattung. Also das ist in der Tat ein Punkt, den ich kritisiere. Man muss ja sehen, bahnintern werden die Daten hoch verdichtet. Das heißt, es gibt sie in einer ersten Ebene mit Sicherheit, also auch heruntergebrochen nach Strecken oder nach Regionen. Nun ist es so, dass

zum Beispiel die Aufgabenträger, die den SPNV bestellen für die Bundesländer, dass die inzwischen eigene Berichte herausgeben, in denen sie Infrastrukturmängel erfassen. Die lassen sich aber nie abgleichen mit den von der DB berichteten Infrastrukturwerten, weil eben die DB diese Werte nicht veröffentlicht, heruntergebrochen nach Ländern. Und eigentlich wenn man sehen will, was wirklich im Netz los ist, würde es naheliegen, dass man die Zahlen auch so nach Ländern aufbereitet, dass die Aufgabenträger das mit ihren Zahlen abgleichen können. Es gibt ähnliche Versuche bei den privaten Güterverkehrsbetreibern. Die hatten auch mal Langsamfahrstatistiken gemacht. Aber die lassen sich in der heutigen Form der Berichterstattung leider in keinster Weise abgleichen. Und ich habe also insgesamt ein Unbehagen mit der Berichterstattung, die wir haben. Wir haben es in den letzten Jahren erlebt, da wurden Werte umbasiert. Da ist auf einmal ein Wert fürs Vorjahr anders als im letzten Bericht, ohne dass es weiter erläutert wird. Ich ahne, was es für Gründe dafür gibt. Da gibt es also Gründe, aber sie lassen sich eigentlich nicht nachvollziehen. Ich glaube, dass man, ohne dass man dafür jetzt viel mehr Geld ausgeben müsste, aber dass man der DB aufgeben könnte, also einfach die Werte, die sie im Zweifelsfall bereits intern hat, dass man die eben auch zur Verfügung stellt, sodass also dann andere Marktakteure das mit ihren Werten abgleichen können und sehen können, was da passiert. Das wäre eine weitere Kontrolle, an der viele Beteiligte interessiert wären und die ohne großen zusätzlichen administrativen Aufwand durchführbar wäre. Und zum Thema Kapazität. Da hatte Herr Flege ja eben auch schon was gesagt. Es ist in der Tat bedauerlich, dass wir keine Kapazitätskennzahl haben. Natürlich ist es so: Das Netz muss sich weiterentwickeln. Und ich glaube auch, Sie als Haushaltspolitiker haben volles Verständnis dafür, dass man sagt, wir müssen Strecken stilllegen, auf denen noch drei Züge im Jahr fahren. Das wird glaube ich niemand ernsthaft verteidigen wollen. Aber auch hier ist es so, dass die Transparenz besser sein könnte. Und dieses Gutachten, was beauftragt wurde, das also festgestellt hat, dass man leider die Kapazität gar nicht messen könne, das überzeugt eigentlich nicht ganz. Und ich würde den Vorschlag begrüßen, dass man sich das nochmal anguckt und vielleicht unter Federführung des Eisenbahn-Bundesamtes nochmal schaut, ob es da nicht doch Lö-



sungsmöglichkeiten gibt. Also es gibt andere eisenbahnwissenschaftliche Lehrstühle, die sagen, natürlich kann das messen, wenn man es will.

Die **Vorsitzende**: Herzlichen Dank. Für die Grünen Kollege Kindler, bitte.

Abg. **Sven-Christian Kindler** (B90/GR) (MBE): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich möchte eine Frage stellen an Herrn Dr. Kefer und Herrn Prof. Dr. Böttger. Zuerst an Herrn Dr. Kefer zur Frage der Dividende. Also es ist ja, finde ich, zu begrüßen, dass, wenn die Infrastruktursparte der DB Gewinne macht, dass sich dann auch der Bund verpflichtet, das nachher wieder in Infrastruktur zu investieren. Nicht wie in der Vergangenheit, wo man zum Teil Gewinne ausgeschüttet hat an den DB-Konzern und wir eine Deinvestition erlebt haben durch die Abschreibung und den Werteverzehr in der Infrastruktur. Jetzt ist aber in dem Vertrag der LuFV, der Vertragsentwurf, in § 2a nicht ganz genau klar, worauf sich die Dividende gründet. Also ist es jetzt die gesamte DB AG? Oder sind es nur die Infrastruktursparten, die nachher davon betroffen sind? Das ist ja nachher wichtig, ob nicht andere Sparten zum Beispiel Verluste oder weniger Gewinne machen und damit dann insgesamt nachher weniger ausgeschüttet werden kann für die Infrastruktur über die Rückzahlung des Bundes, also indem sie zum Beispiel im Logistik- oder im Auslandsgeschäft oder im Busgeschäft vielleicht Verluste einfahren und andererseits dann nachher die Infrastruktur darunter leidet. Deswegen wäre es sehr sinnvoll, wenn man da eine Klarstellung im Vertrag hätte. Herr Prof. Dr. Böttger kann ja gleich nochmal auf seinen Vorschlag auch eingehen, den er dazu gemacht hat, wie man das vielleicht klarer regeln könnte, dass wirklich auch die Gewinne der Infrastruktursparten reinvestiert werden und dass es zu keiner Querfinanzierung kommt bei der Frage Dividendenermittlung, sodass dann wirklich nachher auch das Geld gesichert sein soll. Darauf würde ich Sie bitten, einzugehen.

Dr. Volker Kefer (DB AG): Herr Kindler, es ist in der Tat so, dass die Ergebnisse der gesamten Infrastrukturunternehmen, um genauer zu sein der sogenannten IMUs Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sprich der DB Netz AG, DB Station & Service AG sowie der DB Energie GmbH, dass die Erlöse bzw. Ergebnisse dieser Unternehmen vollständig

als Dividende an den Bund ausgeschüttet werden und dann auch wieder vollständig vom Bund zurückgeschüttet werden zur Kofinanzierung der Ersatzinvestitionen. Also von daher gesehen gibt es, was die Ergebnisse und die Verwendung der Ergebnisse der Infrastrukturunternehmen anbetrifft, kein Vertun mehr. Was ebenfalls vereinbart worden ist mit dem BMF bzw. mit dem BMVI ist, dass aus den Ergebnissen der Transporteure, also nicht aus den Ergebnissen der Infrastruktur, 350 Mio. Euro pro Jahr zusätzliche Dividende ausgeschüttet werden, die dazu verwendet werden, das Budget für den Bedarfsplan um den Betrag anzuheben. Das heißt also, mehr Investitionen im Bedarfsplan zu ermöglichen. Und es gibt in der LuFV II eine Regelung, die besagt, wenn jetzt die Dividende von der Bahn kommt, die also aus diesen beiden Bestandteilen besteht, nämlich vollständige Ausschüttung der Ergebnisse der Infrastruktur plus die 350 Mio. Euro, dass dann aus dieser Dividende zunächst die 350 Mio. Euro an das BMF gegeben werden, die notwendig sind, um die Bedarfsplanlinie, die Budgetlinie dort zu kofinanzieren und dass der zweite Teil an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zurückgegeben wird, um die Kofinanzierung zu bewerkstelligen für die Ersatzinvestitionen. Das ist deswegen bedeutsam, weil damit die 350 Mio. Euro im Bedarfsplan einen Vorrang haben in der Ausschüttung. Mal angenommen, die Transporteure wären nicht in der Lage, die 350-Mio.-Euro-Dividende aufzubringen, sondern sagen wir als Beispiel nur 200 Mio. Euro, und die Infrastruktur würde das ausschütten, was gemäß Plan von der Infrastruktur erwartet wird, dann würden aus der gesamten Dividende zuerst trotzdem 350 Mio. Euro für den Bundeshaushalt bedient und dann der Rest praktisch für die Ersatzinvestition der Infrastruktur ausgeschüttet. Aber dieser Vorrang ist dadurch begründet, dass in der BHA-Linie für die Bedarfsplanprojekte diese Kofinanzierung praktisch hinterlegt ist. Aus dem Grund haben wir das Verfahren auch so akzeptiert, weil wir es für gerechtfertigt halten, wenn wir im Bedarfsplan sozusagen diese Kofinanzierung machen. Und ansonsten ist für uns wichtig, und so ist es in der LuFV auch vereinbart und festgeschrieben, dass das gesamte Ergebnis der Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausgeschüttet wird. Das heißt, es findet keine Querfinanzierung oder Subventionierung innerhalb des DB-Konzernes statt, sondern das ge-



samte Ergebnis wird ausgeschüttet und die Vereinbarung lautet, dass das gesamte Ergebnis von Bundeseite wieder zurückgeschüttet wird, was wir für sehr wichtig und für sehr gut und für sehr richtig halten.

Prof. Dr. Christian Böttger (Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin): Herr Kindler, zu Ihrer Frage. Also ich glaube, das, was Herr Dr. Kefer ausgeführt hat, das war ja schon mehrfach so auch medial kommuniziert worden. Ich glaube, das ist eine richtige und ich glaube auch, das ist eine vernünftige Lösung. Ich bin mir nicht ganz sicher, ob die Formulierung, es geht an der Stelle erstmal um die Formulierung, ob die Formulierung, die wir dort haben, ob die das wirklich 100 Prozent absichert. Also, vielleicht ist das nur eine handwerkliche Sache. Aber aus meiner Sicht fehlt zumindest im zweiten Satz das Wort „zusätzlich“, um das also zu klären. In dem Abschnitt 2a 1. Um das klarzustellen: Also, wie Herr Dr. Kefer das erklärt hat, würde ich sagen: Ja, das ist eine vernünftige Regelung grundsätzlich. Aber ich bin mir nicht ganz sicher, ob der Text, so wie er dort steht, das schon abbildet zum Beispiel für den Fall, den wir ja nicht hoffen wollen, dass die Transportsparten keine Gewinne machen. Also was dann passiert, ergibt sich aus der Passage. So, wie Sie das erklärt haben, also völlig okay. Vielleicht zweiter Hinweis nochmal bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen: Es gibt weitere Unternehmen, die eigentlich ja aus der Infrastruktur gespeist werden und die dort nicht enthalten sind. Es gibt seit einiger Zeit eine DB Fahrwegdienste, die die Sicherungsposten bereitstellt, die also auch erhebliche Gewinne macht. Ich glaube, letztes Jahr waren es 10 Mio. Euro ohne Kapitalbindung. DB Projektbau, über die man eigentlich nie Zahlen findet. Ich würde es eigentlich für richtig halten, wenn das also auch mit drin ist in den Infrastrukturgewinnen. Aber das ist jetzt eine vergleichsweise kleine Zahl. Aber ansonsten ist glaube ich der Regelungszweck richtig, ich bin mir nur eben nicht sicher, ob der so ganz zweifelsfrei in dem jetzigen Text abgebildet ist.

Die **Vorsitzende**: Vielen Dank. Wir eröffnen die dritte Runde. Für die Union der Kollege Rehberg, bitte.

Abg. **Eckhardt Rehberg** (CDU/CSU) (BE): Herzli-

chen Dank, Frau Vorsitzende. Ich will eine Vorbemerkung machen: Herr Zentner, ich darf das mal für die Unionsfraktionen sagen: Uns kommt es auf den Buchstaben an. Aber nicht nur auf den Geist, sondern auf die Realität. Es ist ja leider so, dass nur eine Vertreterin des Deutschen Bundestages im Aufsichtsrat ist und drei Regierungsvertreter. Ich sehe das durchaus als ein Manko an. Auf diese eine Vertreterin kommt natürlich eine hohe Verantwortung und eine hohe Bürde zu, weil gerade, wenn ich so einen neuen Vertragszustand habe, das ist natürlich dann nicht ganz einfach und die Erwartungen sind ziemlich groß. Also ich will das deutlich sagen: Die Realität der Prüfungen wird nachher das Entscheidende sein. Ich habe noch zwei Fragen an Herrn Dr. Kefer. Einmal aufsetzend auf das, was der Kollege Kindler gefragt hat. Das sind ja sehr anspruchsvolle Zielvorstellungen: Bahn finanziert Schiene, sowohl die Eigenmittel als auch die Bahndividende. Ich will es mal so fragen: Unter welchen konjunkturellen Bandbreiten tritt das ein? Und unter welcher unternehmerischen Situation? Jetzt will ich das nicht auf ein Zehntel hinterm Komma wissen oder sogar ein Promillebereich, aber zumindest in der Bandbreite. Die Bahn AG ist international aufgestellt. Es sieht nicht nur nach Sonnenschein am europäischen Horizont aus. Ich glaube, diese Frage ist durchaus berechtigt. Jedenfalls nach meinem Dafürhalten. Ein Zweites: Das hatten Herr Flege und auch Herr Kirchner angedeutet, das ist das Thema Kapazitäten. Ich will einfach mal die Frage auch auf zwei Aspekte lenken. Einmal die Frage: Planungskapazitäten. Ich glaube, die Zustandsbeschreibung war zutreffend. Und deswegen meine Frage, Herr Dr. Kefer: Was wird an Planungskapazitäten aktuell nach außen vergeben? Ich frage das deswegen, wir haben ja den anderen Aspekt, die Anlage 10, Stichwort Mittelstandsklausel. Aber die Planungsingenieurkapazitäten sind ja in Anlage 10 nicht erfasst. Und zur Anlage 10 eine aktuelle Frage: Das Jahr 2014 ist zu Ende. Wir kriegen gegenwärtig viele Besuche von Mittelständlern, Bauindustrieverbänden usw. Wie sieht die Situation beim Thema Altnachträge aus? Wie viel Hundert Mio. Euro sind aktuell strittig bei der DB AG?

Dr. Volker Kefer (DB AG): Zunächst nochmal zur Dividende. Was sind dort die konjunkturellen Bandbreiten bzw. die unternehmerische Situation? Also zunächst mal ist es so, dass wir turnusmäßig innerhalb der DB einen Fünf-Jahres-Plan aufstellen



und in dieser Mittelfristplanung uns auch grundsätzlich anschauen: Was erwarten wir von der Konjunktur? Wie geht es da weiter? Was erwarten wir von der Gesamtentwicklung für das Geschäft? Und es ist offensichtlich, dass wir von diesen äußeren Parametern abhängen wie jedes andere Unternehmen auch, konjunkturell natürlich, weil dieses beispielweise das Aufkommen des Güterverkehrs beeinflusst, gleichwohl wir auch immer wieder feststellen, dass wir insbesondere in der Infrastruktur die Auswirkungen solcher konjunkturellen Veränderungen nicht direkt, sondern eher ein Stückweit indirekt verspüren. Ich will das kurz spezifizieren, was ich damit meine. Wenn beispielsweise 10 Prozent an Güterverkehr wegfallen, fallen nicht unbedingt 10 Prozent der gesamten Züge weg, die bei uns trassenpreisrelevant wären, sondern möglicherweise verkehren diverse Züge etwas kürzer als sie normalerweise sind. Wobei dann für uns die Trasseneinnahmen erhalten bleiben, aber die Auslastung der Züge sinkt. Das bedeutet, die Unternehmen, die im Güterverkehr agieren, die schauen immer nach zwei Dingen, nämlich zum einen nach der Auslastung der Züge und zum anderen danach, wie viel Züge sie tatsächlich fahren. Insofern erleben wir in aller Regel ein gedämpftes Durchschwingen der Konjunktur. In anderen Bereichen, wie beispielsweise bei den bestellten Verkehren im Regionalverkehr, hängen wir weniger stark an der Konjunktur, sondern eher an den Regionalisierungsmitteln, die dort zur Verfügung stehen und würden dort in Mitleidenschaft gezogen, wenn beispielsweise Abbestellungen von Verkehren in größerem Umfang stattfinden. Das heißt also, es gibt sehr wohl Imponderabilien. In toto würde ich einfach mal sagen, sind das Veränderungen, auf die man dann im Anschluss unternehmerisch reagieren muss. Das heißt also, durch entsprechende Maßnahmen, Gegensteuerungsmaßnahmen versuchen, dann trotzdem die Dividende zu halten, um die Reinvestitionsfähigkeit aufrechtzuhalten. Faktum ist auch, dass die Qualitätskennzahlen zunächst nicht angepasst werden, sondern weiterhin Gültigkeit haben. Das heißt also, die Qualität des Schienennetzes ist ein prioritäres Gut, das es weiterhin zu erfüllen gilt. Das Einzige, was in der LuFV drinsteht, ist im § 24, glaube ich, dass der Bund und die Bahn, falls es zu erheblichen Veränderungen käme, sei es im Markt oder durch irgendwelche andere Regelungen, sehr wohl wieder die Gespräche aufnehmen. Das ist aber eine Klausel, die nicht dafür gedacht

ist, dass, wenn sich irgendwo kleine Veränderungen ergeben, dass dann nachgekakelt wird auf gut Deutsch. Also von daher gesehen glaube ich, dass wir von den Randbedingungen her sehr wohl Unsicherheiten haben, aber auf der anderen Seite ist es unsere unternehmerische Aufgabe, das in irgendeiner Form auszugleichen. Eine Anmerkung dazu vielleicht noch: Es spielt natürlich auch eine Rolle, inwieweit die verkehrlichen Rahmenbedingungen, insbesondere für die Schiene, verändert werden, weil wir es hier immer wieder erleben, dass durch das Setzen veränderter Randbedingungen entweder Güterverkehr in Richtung Straße oder Güterverkehr in Richtung Schiene geht. Auch da ein einfaches Beispiel: Wenn die Maut auf der Straße sinkt, ist es klar, dass die Schiene damit Wettbewerbsfähigkeit verliert und damit das Risiko besteht, dass mehr Güterverkehr auf die Straße geht. Das sind, ich würde mal sagen, Eingriffe in das System, die ebenfalls dazu führen, dass sich dort Veränderungen ergeben. Bei den Kapazitäten, da fragten Sie: Wie ist es mit der Leistung, die wir nach außen vergeben? Es ist richtig, wir haben in der Vergangenheit in der Größenordnung 80 Prozent der Bauleistungen nach außen vergeben und da würde ich jetzt drum bitten, nicht zu genau darauf festgenagelt zu werden, aber ungefähr 50 Prozent der Planungsleistung. Wir haben vor, jetzt in der Konsequenz der LuFV II bei uns intern Anpassungen vorzunehmen, um weiterhin mehr Planungsleistungen in die Ausschreibung zu bringen. Aus mehreren Gründen. Zum einen, um eine mögliche Kapazitätsnachfrage auch darüber befriedigen zu können und auf der anderen Seite aber auch, um sicherzustellen, dass dort kosten- und marktgerecht gearbeitet wird. Und ich glaube, dass diese Einbeziehung der externen Firmen sowohl auf der Planungsseite wie auch auf der Bauseite notwendig und ein Must ist. Ohne dem geht es gar nicht, weil wir mit Sicherheit nicht so viel Kapazität aufbauen können, dieses alles selbst zu tun. Also insofern haben wir das Interesse, da auf einen funktionierenden Markt zu stoßen. Zu dem Thema der Altnachträge, da habe ich die gegenwärtigen Zahlen nicht im Kopf, das müsste ich nachliefern. Ich kann Ihnen aber so viel sagen, dass wir vor ungefähr einem Jahr einen Gesprächskreis eingerichtet haben zwischen den Verbänden der Bauindustrie und der Bahn, wo wir uns verständigt haben auf ein System, wo wir die Nachtragsbearbeitung insgesamt, also in der Gesamtheit sowie bis runter auf Einzelfälle verfolgen und uns in diesen



regelmäßigen Sitzungen exakt anschauen, wie viel Nachträge sind gestellt worden, wo befinden die sich momentan in der Bearbeitung, hat es dafür Abschlagszahlungen gegeben, wie viel ist noch offen usw.. Dieser Prozess trägt, nachdem was ich dort erfahre, zur Transparenz bei, und zwar in einem ganz erheblichen Maße. Und von unserer Seite gibt es ganz klar die Aussage, dass wir nicht an Zahlungsverzügen interessiert sind, insbesondere deswegen nicht, weil sie für uns keinen Wert an sich darstellen. Wir gewinnen dadurch gar nichts. Also sind auch wir daran interessiert, möglichst Zahlungen, die berechtigt sind, ohne Verzug durchzustellen.

Die **Vorsitzende**: Gut, vielen Dank. Für die SPD der Kollege Lemme, bitte.

Abg. **Steffen-Claudio Lemme** (SPD): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich hätte eine Frage auch an Herrn Dr. Kefer. Wenn Sie jetzt mehr Geld über die LuFV II bekommen und vermutlich auch über das 10-Mrd.-Euro-Programm, können Sie dieses Mehr an Geld eigentlich verbauen? Ich frage Sie deshalb so konkret, weil ich gern auch von Ihnen wissen möchte, ob es dazu im DB-Konzern eine Personalstrategie gibt bzw. eine Fachkräfteoffensive, um mehr Personal aufzubauen. Und die zweite Frage geht an Herrn Kirchner. Sehen Sie auch aufgrund der aktuellen Tarifaueinandersetzung um die Tarifhoheit bei der Bahn zusätzliche Risiken durch regulierungsbedingte Einschränkungen bei der Tarifautonomie?

Dr. Volker Kefer (DB AG): Zu der Frage, ob wir genügend Kapazität haben, um das Geld zu verbauen: Ich würde es mal so zusammenfassen: Wir haben im Grunde, was den Mittelabruf anbetrifft, zwei Themenbereiche, die den im Wesentlichen bestimmen. Das eine ist in der Tat die Kapazität an Ingenieuren und an Projektleitern. Und das Zweite sind die von Herrn Hörster vorhin angesprochenen Planrechtsverfahren, die vorlaufend sind. Und diese Planrechtsverfahren haben heute Laufzeiten, die ich bei einem neuen Verfahren mit mindestens drei Jahren ansetzen würde. Das werden Sie bestätigen. Das können aber fünf oder sechs Jahre sein, wenn entsprechende Klagen auftauchen und bestimmte Dinge im Klagewege entschieden werden. Das bedeutet, dass wir nicht in der Lage sind, wenn sol-

che neuen Vorhaben gestartet werden, zur Verfügung gestellte Mittel im selben Jahr oder im Folgejahr zu verbauen. Nicht für solche Vorhaben. Das heißt auf der anderen Seite, dass, wenn zusätzliche Mittel eingesetzt werden sollen, wir uns im Wesentlichen darauf fokussieren, die Abwicklung bzw. den Verbrauch solcher Mittel dann gestaffelt stattfinden zu lassen, das heißt zunächst für Projekte, die bereits beplant und in der Abwicklung sind. Dort kann man Maßnahmen treffen, um diese zu beschleunigen, was dann zu erhöhten Mittelabrufen in den Jahren führt, und muss dann gleichzeitig den Anplanungsgrad anderer Projekte hochziehen, damit man in der Folge, wenn diese Mittel in den frühen Jahren abgelaufen sind, Projekte hat, die dann wieder substituiert werden können. Das heißt, es muss zwangsweise in einer bestimmten Reihenfolge vonstattengehen. Und dafür ist es eben auch erforderlich, dass wir, was die Planrechtsverfahren anbetrifft, in zumindest eine gewisse Art von Planungssicherheit hineinlaufen. Das ist der eine Themenbereich, wo wir uns auch gemeinsam mit dem Eisenbahn-Bundesamt und mit dem BMVI sehr wohl überlegen, welche Projekte sich dort eignen, welche Projekte sich nicht eignen. Wir sind vor ein paar wenigen Jahren gemeinsam von der Strategie abgekommen, das pauschal zu betrachten. Wir brechen es mittlerweile grundsätzlich runter in den Detaillierungsgrad von Einzelprojekten, weil sich nur auf der Basis tatsächlich eine valide Aussage treffen lässt. Und was die Personalstrategie anbetrifft, ist es so, dass in der Tat in den letzten Jahren verstärkt Einstellungen vorgenommen worden sind, zum einen, um altersbedingte und fluktuationsbedingte Abgänge zu kompensieren, aber auch zum anderen, um insgesamt in den Personalzahlen hochzukommen. Die DB Projektbau, die heute einen großen Teil der Projekte bearbeitet, hat zurzeit in der Größenordnung 4.300 Mitarbeiter. Wir haben darüber hinaus weitere Mitarbeiter bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die sich mit Projektbearbeitung beschäftigen sowie in der DB International, sodass der heutige Pool an Ingenieurinnen und Ingenieuren, wobei da auch andere Qualifikationen dabei sind, die sich mit solcher Projektbearbeitung beschäftigen, in der Größenordnung sich von 5.000/5.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bewegt. Und das wird aber, für das, was wir hier die nächsten fünf bis zehn Jahre – ich spanne jetzt mal den Bogen einfach so lang, weil ich davon ausgehe, dass nach den fünf Jahren nicht unbedingt



Schluss sein wird Die –, das wird nicht ausreichen. Wir werden dort weitere Einstellungen vornehmen müssen. Und die Beplanung dieser weiteren Einstellungen richtet sich natürlich im Wesentlichen danach, dass wir auch hier Planungssicherheit bekommen, was einmal die LuFV II anbetrifft. Deswegen favorisieren wir auch sehr stark, dass wir jetzt zu Entscheidungen kommen, um diese Prozesse nicht zu verzögern. Also eine Verschiebung, beispielsweise der Entscheidung für ein Jahr, wäre für uns planerisch eine Katastrophe. Und das Zweite ist, dass natürlich auch möglichst frühzeitig die Planungssicherheit bei diesem 10-Mrd.-Euro-Paket hergestellt werden müsste, genauso wie die Sicherheit, dass die Haushaltslinie für die Bedarfsplanprojekte genauso festgeschrieben würden, und zwar auch über längere Zeiträume hinweg. Aber Faktum ist, wir müssen und wir wollen weiterhin mit Personalkapazitäten nach oben.

Alexander Kirchner (EVG): Der Zusammenhang zwischen den derzeitigen Tarifaufinandersetzungen bei der DB und der Leistungsfinanzierungsvereinbarung ist ein bisschen schwer herzustellen. Ich versuche es mal, grob zu sagen: Einen direkten Zusammenhang sehe ich nicht, weil die Auseinandersetzung sich auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen bezieht, nämlich die Personengruppen Lokführer und Zugbegleitdienst. Indirekt Ja, denn es könnte natürlich sehr wohl sein, dass wenn hier dieser Ansatz, unterschiedliche Tarifverträge für die gleichen Berufsgruppen, sich umsetzt, das auch auf die Infrastrukturunternehmen der Eisenbahn sich überträgt, das heißt Fahrdienstleiter, andere Berufsgruppen jeweils auch entsprechend dann agieren und dort zu einer – ich nenne es mal – Spaltung der Belegschaft führen. Eine direkte Auswirkung dieser Tarifrunde auf das Ergebnis der Bahn sehe ich nicht. Vielmehr möchte ich hier nochmal anmerken, dass ich die Dividendenerwartung, die hier unterstellt ist in der LuFV, für überhöht halte. Sie basiert aus unserer Sicht auf Annahmen, die heute nicht mehr so gelten, nämlich einmal was Transportleistung im Personenverkehr und Güterverkehr angeht sind wir der Auffassung, dass die heutige Bewertung zu anderen Einnahmen führen würden und auch was die Trassenpreisentwicklung, die hier in der LuFV unterstellt ist, angeht, muss man davon ausgehen, dass mit den Entscheidungen auch letzte Woche im Haushalt, was die Regionalisierungsmittel angeht, die

Trassenpreisentwicklung sich so nicht realisieren lassen und dementsprechend die Frage der Einnahmenseite in der Dividende oder innerhalb der Bahn, die zur Dividende führt, mehr als wackelig ist und deshalb natürlich die Frage sich auch stellt, ob insbesondere das, was die Bundesregierung vorgegeben hat, nämlich Erhalt vor Neubau, nicht neu bewertet werden müsste. Herr Dr. Kefer hat das vorhin angesprochen. Wir sind der Auffassung, dass erstmal die 350 Mrd. Euro Dividende, die gezahlt wird für die Bestandsinfrastruktur, auch Anwendung finden sollten und nicht erst in den Bedarfsplan hineinlaufen sollte, weil Erhalt vor Neubau eigentlich der richtige Ansatz wäre. Also unterm Strich: Aus der aktuellen Tarifaufeinanderetzung sehe ich es weniger, mehr aus der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens, dass die LuFV in dieser Form nicht funktionieren wird.

Die **Vorsitzende**: Herzlichen Dank. Jetzt Herr Claus mit zwei Fragen an Herrn Dr. Kefer und Herrn Zentner, bitte.

Abg. **Roland Claus** (DIE LINKE.): An Herrn Dr. Kefer und Herrn Zentner nochmal die Frage zum Zustandekommen dieses Termins 01.01.2015 als Laufzeitbeginn für die LuFV II. Herr Dr. Kefer, Sie sind ja in einer besonderen Situation hier – als Sachverständiger und Vertragspartei zugleich – und Ihr Sachverstand ist ja ebenso unbestritten interessengeleitet. Deshalb die Frage: Wer hat denn diesen Termin 1. Januar sozusagen als Verhandlungsbestandteil eingeführt? War das der Bund – die Bundesregierung? War das die DB AG? Oder waren das beide? Ich frage das auch vor dem Hintergrund, dass Ihnen sicherlich bekannt ist, dass im Parlament und heute auch im Haushaltsausschuss über ein Antrag beraten werden soll, nochmal nachzuverhandeln und sich dafür auch etwas Zeit zu nehmen. Deshalb diese Frage: Wer hat sozusagen diesen – für mich zumindest – überraschenden Termin als Verhandlungsbestandteil eingeführt? Und die gleiche Frage an Herrn Zentner: Sehen Sie aus der Begleitung dieses ganzen Umfeldes irgendwelche potentiellen Schäden, die eintreten könnten, wenn man die auch angemahnten Nachbesserungen jetzt im Zuge einer Nachverhandlung zu Beginn des Jahres 2015 noch installieren würde?

Dr. Volker Kefer (DB AG): Zunächst mal, diesen Termin 01.01.2015, dort waren sich von Anfang an



sämtliche Verhandlungspartner einig. Und unter dem „Sämtlich“ verstehe ich das BMF, BMVI und Deutsche Bahn. Der Hintergrund war, dass wir bei der Verlängerung der LuFV I über die zwei Jahre, das erste Jahr definiert hatten: inklusive Qualitätskennzahlen und Mittelausstattung. Und bei dem zweiten Verlängerungsjahr dieses so nicht mehr vorlag. Und da war die übereinstimmende Meinung aller, dass es deutlich mehr Sinn machen würde. Und wir waren der Überzeugung, dass es auch in der verbleibenden Zeit zu machen ist, die Anschluss-LuFV, also die LuFV II, zu verhandeln, da die Kraft hineinzulegen und dann einen normalen und regulären Anschluss an die LuFV I plus erstes Verlängerungsjahr hinzukriegen. Das heißt also auf gut Deutsch, wir wollten nicht in eine Situation hineinkommen, wo wir zum einen ein zweites Verlängerungsjahr verhandeln müssen und zum anderen eine LuFV II dann sozusagen parallel verhandeln müssen. Das hat vom terminlichen Ablauf her auch funktioniert. Wir sind in der Zeit einig geworden. Ich glaube auch, dass die LuFV II in der heutigen Form sehr ausgewogen ist. Ich sage das durchaus mit Bedacht, weil sie nämlich einige Punkte beinhaltet, die für uns schwierig sind, gerade was Qualitätskennzahlen anbetrifft. Das ist also kein Selbstläufer, sondern wir haben dort erhebliche Diskussionen bei uns intern, wie wir das hinkriegen. Und auf der anderen Seite haben wir aber dafür die erhöhte Mittelausstattung, die uns ebenfalls Möglichkeiten gibt. Und ich glaube, dass für den Bund ebenfalls einige Dinge dabei sind. Wir haben vorhin schon gehört, in welchen Bereichen dort Verbesserungen stattgefunden haben für die Bundesseite, gerade was Transparenzkontrolle, zusätzliche Qualitätskennzahlen bzw. auch Verschärfung der alten Qualitätskennzahlen anbetrifft. Also insofern glaube ich, dass es im Endeffekt etwas ist, was sehr ausbalanciert zustande gekommen ist. Deswegen glaube ich auch, dass es extrem schwierig ist, in diesem sehr ausgewogenen Vertragswerk jetzt einzelne Bereiche zu verändern, weil die das Gesamtgefüge des Gesamtgleichgewichts wieder ins Wackeln bringen würden und damit das Ganze wieder komplett aufgeschnürt würde. Ich bin der festen Überzeugung, das Beste ist es, die ganze Geschichte so zu lassen und in die Abwicklung zu gehen. Die andere Frage: Was passiert, wenn man das Ganze verlängert? Kann ich auch klar beantworten. Es ist zunächst mal eine planerische Katastrophe, weil ich habe vorhin schon ausgeführt, bei einem

so großen Umfang an Ersatzinvestition und so großen Organisationen, die dort dahinterstehen, auch so vielen Firmen im Markt, die dort dahinterstehen, das Ganze jetzt um ein Jahr zu verschieben, würde bedeuten, dass all das, was gemacht worden ist, praktisch obsolet wird, und sich dann die Frage stellt, ob wir im Anschluss das Ganze tatsächlich wieder so hochfahren können, wie das jetzt der Fall gewesen ist. Also wir sehen dort enorme abwicklungstechnische Probleme, wenn es zu einer Verzögerung kommen würde. Und der zweite Punkt ist: Ich glaube auch nicht, dass es gelingen würde, in einem weiteren Jahr so viele Erkenntnisse und Transparenz in einzelnen Kennzahlen zu erreichen, dass das Ergebnis dafürstehen würde. Also insofern stehen wir sehr klar auf dem Standpunkt vonseiten der Bahn, dass wir es nicht für das eine Jahr verlängern sollten.

Axel Zentner (BRH): Klar ist: Wir sind nicht Verhandlungspartner. Wir haben also auch keinen Einfluss auf die Termingestaltung. Wir beobachten das. Für uns ist die Ausgangslage die, dass die Vertragsparteien die LuFV I um zwei Jahre verlängert haben. Insofern ist also erst einmal kein rechtsloser Zustand da. Weiterhin gibt es die Absicht des Bundes, für die nächsten fünf Jahre Mittel zur Verfügung zu stellen. Insofern ist für die Bahn die Frage nach der Planungssicherheit berechtigt. Und da sehen wir auch durchaus, dass der Bund ein Interesse daran hat, dass die Bahn Planungssicherheit bekommt. Insofern dürfte hier doch eine übereinstimmende Situation gegeben sein. Und wenn der eine oder andere Zweifel hat, könnte man also praktischerweise aus meiner Sicht auch mit einem Letter of Intent die entsprechende Mittelzusage machen, weil die Planungen im Haushalt sind soweit fortgeschritten. Und von daher sehen wir nach wie vor die Möglichkeit gegeben, das nächste Jahr noch zu nutzen, ohne die Planungssicherheit für die Bahn einzuschränken. Hierbei muss man natürlich sehen, dass der Vertragszustand, der im Augenblick da ist – wie ich es vorhin schon mal kurz angesprochen habe –, den Bund verpflichtet, der Bahn die Mittel zur Verfügung zu stellen, aber der Gegenwert in Form von Qualitätskennziffern ist halt noch nicht definiert. Also aus meiner Sicht wäre es durchaus sinnvoll, die verbleibende Zeit zu nutzen, weil dadurch ein gewisser Druck auf beide Verhandlungspartner entsteht. Die Planungssicherheit für die Leistung und was zu tun ist, das ändert sich



ja nicht durch die neue LuFV, weil so fundamentale Änderungen sind ja nun nicht mehr zu erwarten. Wir haben ja hier keinen totalen Dissens zwischen den Verhandlungspartnern, sondern es geht um Nachbesserung und aus unserer Sicht gibt es hier im Rahmen des Zuwendungsrechts durchaus Möglichkeiten, solche Vertragsgestaltungen zu regeln. Und von daher meine ich, sollte eine Lösung gefunden werden, die die Planungssicherheit der Bahn durchaus berücksichtigt, auf der anderen Seite aber das Bundesinteresse, dass hier vielleicht die ein oder andere Qualitätszahl noch nachgeschärft wird, wäre aus meiner Sicht durchaus nochmal den Schweiß der Edlen wert, um hier eine saubere Lösung zu bekommen. Vielen Dank.

Die **Vorsitzende**: Vielen Dank, Herr Zentner. Für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Herr Kindler nochmal. Bitte schön, Herr Kindler.

Abg. **Sven-Christian Kindler** (B90/GR): Ich glaube auch, dass was wir jetzt bei dieser Anhörung rausgefunden haben, was es an Nachholbedarf gibt bei Kennzahlen, Qualität, Kontrolle, dass es sich lohnen würde, da nachzufassen. Vor allen Dingen, wir reden ja über ein privatrechtlich organisiertes Staatsunternehmen, das zu 100 Prozent dem Bund gehört. Also wenn von zwei Vertragsparteien geredet wird, muss man – finde ich – feststellen, wer ist Eigentümer und wem gehört das Unternehmen. Es gehört dem Bund. Von daher ist es ja keine klassische Vertragssituation, sondern auch eine Situation, wo beide Seiten dem Bund nachher verpflichtet sind und für den Bund stehen. Das finde ich, muss man wissen, außer – und dahin geht meine Frage –, falls man den Eigentümer eben verändern will, die Eigentümerstruktur. Und deswegen ist ja die Frage: Werden mit dieser LuFV II, wie Herr Prof. Dr. Böttger ausgeführt hat, die Kapitalmarktkennzahlen deutlich verbessert? Einerseits sinken ja die Eigenmittel der Bahn deutlich, dafür wird die Dividende und die Abführung an den Bund erhöht, die dann nachher wieder in die Eisenbahninfrastrukturunternehmen reinvestiert werden sollen. Und gleichzeitig erhöhen sich damit die Kapitalmarktkennzahlen, was – finde ich – keinen Sinn macht, wenn eine Privatisierung ausgeschlossen sein soll. Außer man hat in der Zukunft eben vor, sich doch noch am Kapitalmarkt zu verbessern. Und es ist ja auch so, dass insgesamt noch zum Bei-

spiel dann im Bundeshaushalt auch die DB AG aufgeführt wird als Staatsunternehmen. Und es kann prinzipiell natürlich in den nächsten Jahren, wogegen wir sind, könnte man natürlich darüber nachdenken, ob das privatisiert werden soll. Das halte ich für falsch. Trotzdem ist die Möglichkeit bisher nicht ausgeschlossen. Und da ist die Frage: Warum jetzt hier der Free-Cash-Flow deutlich verbessert werden soll bei der Bahn? Und warum die Bahn darauf so gedrängt hat, ist mir erst einmal nicht ersichtlich. Deswegen meine Fragen an Herrn Dr. Kefer und Prof. Dr. Böttger.

Dr. Volker Kefer (DB AG): Es ist in der Tat so, die Kapitalmarktkennzahlen verbessern sich. Wofür ist das gut und wofür ist das wichtig? Es ist aus zwei Gründen gut und wichtig. Der erste Grund ist: Die Bahn refinanziert sich am Kapitalmarkt. Und diese Refinanzierung hängt von der Bewertung der großen Bewertungsunternehmen ab, wie Standard & Poor's usw., die uns schlichtweg „raten“ und deren Rating einen Einfluss darauf hat, zu welchem Zinssatz wir Kapital aufnehmen können. Diese Refinanzierung umfasst deutliche Mengen. Wir haben einen Refinanzierungsbedarf im Durchschnitt von ungefähr 2,5 Mrd. Euro pro Jahr. Und diese 2,5 Mrd. Euro pro Jahr, die über unterschiedliche Laufzeiten, an unterschiedlichen Märkten sozusagen hereingeholt werden, erhöhen oder senken uns die Ergebnisse, nach Zinsen und Steuern bzw. nach dem BIT. Das heißt also, diese Zinsen spielen für das Ausschüttungsvermögen der Bahn eine deutliche Rolle. Sie haben in der Hierarchie der Ergebnisse das BIT. Bevor sie ausschütten können, müssen sie davon die Steuern und die Zinsen abziehen. Und wenn die Zinsen höher sind aufgrund eines schlechten Ratings, bleibt weniger Geld, praktisch um Ausschüttung oder auch Schuldentilgung zu machen. Es heißt also, das Rating ist für uns eine wesentliche Größe und dieses Rating hängt von diesen Kapitalmarktkennzahlen im deutlichen Maße ab. Der zweite Punkt ist: Wenn Wirtschaftsunternehmen Geld investieren, haben sie jedes Jahr den Nachweis darüber zu führen, dass diese Investitionen werthaltig sind. Und diesen Nachweis führt man darüber, dass die erwarteten Ergebnisse aus den Investitionen die Abschreibung und die Zinsen überschreiten. Das sind die sogenannten Impairment-Tests, die jedes Jahr durchgeführt werden. Und wenn jetzt ein Unternehmen wie die Deutsche



Bahn bzw. – ich fokussiere das jetzt mal im Wesentlichen auf die Infrastruktur – sehr hohe Investitionen tätigt, dann finden genau diese Impairment-Tests statt und das gibt dann, damit eine solche Abwertung nicht stattfindet, massivsten Druck auf die Trassenpreise. Das ist das, was Herr Flege vorhin ansprach. Und diesen Druck nehmen wir auch wiederum durch diesen Kreislauf von den Trassenpreisen herunter. Das bedeutet, diese sich verbessernden Kapitalmarktkennzahlen, die haben am Ende zwei Auswirkungen. Das eine ist Kostensenkung sozusagen bei der Refinanzierung, dadurch dass niedrigere Zinsen anfallen. Und das andere ist, sie nehmen Druck von den Trassenpreisen, was wiederum dann denen zugutekommt, die auf der Schiene fahren. Ich würde gerne im Anschluss noch einen Punkt zu der Thematik 01.01.2015 nachsteuern, wenn ich darf. Sie müssen sich vorstellen, ich hatte vorhin ausgeführt, wir haben zu Beginn des vergangenen Jahres angefangen, die erhöhten Mittel tatsächlich einzuplanen. Und hier geht es eben nicht nur darum, tatsächlich die einzelnen Projekte zu betrachten, sondern wir müssen mindestens mit einem Vorlauf von zwei Jahren diese Projekte auch betrieblich einplanen. Das bedeutet, es werden mit einem Vorlauf von zwei Jahren entsprechende Diskussionen geführt mit den Transporteuren auf der Schiene, wenn Baumaßnahmen stattfinden, die zu Umwegen, sonstigen Einschränkungen führen. Und diese, wir nennen es baubetriebliche Einplanung, die da erfolgt, wäre für das Jahr 2015 komplett obsolet. Das heißt, ein Großteil der Projekte würde aus dem Jahr 2015 herausgenommen werden, so dass dort die Einplanungen mit unseren Kunden nicht mehr funktionieren und für das Jahr 2016 müssten wir dann dieses alles wieder nachschieben, ebenfalls mit dem Ergebnis, dass dort erhebliche Änderungen zu erwarten wären. Das bedeutet, eine Verschiebung würde nicht nur ein Problem dann ergeben insgesamt bei der Bepanung der Projekte und bei dem Mittelabruf, sondern auch massiv in der Vorbereitung der Planung des Betriebes für die nächsten zwei bis drei Jahre. Und das ist auch einer der Gründe, warum das nicht gemacht werden sollte.

Prof. Dr. Christian Böttger (Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin): Herr Kindler, vielen Dank für die Frage auch nochmal nach den Kapitalmarktkennzahlen. Also erst einmal technisch ist es

wichtig, wenn jetzt die Investitionen in die bestehende Infrastruktur dann tatsächlich nur noch indirekt erfolgen, das heißt über ausgeschüttete Dividenden und dann vom Bund zurückgespielt, dann sinkt das Capital Employed, das investierte Vermögen, bei den Infrastrukturgesellschaften und das bedeutet, dass bei gleichbleibenden Gewinnen eine höhere Gewinnkennzahl ausgewiesen wird. Das ist natürlich gut für das Rating des Konzerns. Nun ist es eben so, dass bei der Infrastruktur im Zweifelsfall die Finanzierungsmöglichkeiten, würde man sie separat betrachten, viel günstiger wären. Und wir haben einen Eigentümer, der zum einen eben im Grundgesetz festgelegt hat, dass er eigentlich nicht beabsichtigt, sich von dieser Infrastruktur zu trennen, der es aber bisher auch vermieden hat, sich festzulegen, wie viel Gewinn er eigentlich machen will. Und jetzt zieht die DB ersatzweise Kapitalmarktzahlen heran und sagt, also die Infrastruktur müsste angemessener Weise so viel Gewinn machen wie Siemens oder wie BMW. Und das könnte der Bund eigentlich schnell entschärfen, indem er eine Zielvorgabe macht für die Gewinne der Infrastruktur oder für die Eigenkapitalverzinsung, die er haben will. Also ich glaube, dass ist ein Problem, dass die DB sich selbst gebaut hat und bauen möchte, um hohe Gewinne rechtfertigen zu können in der Infrastruktur. Ich sehe das keineswegs als zwangsläufig. Und diese Drohung mit dem Impairment-Test, den die DB gemacht hat, auch schon im letzten Geschäftsbericht, den kann ich auch nicht ganz nachvollziehen. Insgesamt machen die Infrastrukturgesellschaften heute bereits Gewinne, die als Kapitalverzinsung ungefähr dem entsprechen, was Tochtergesellschaften wie ARIVA oder so machen, bei denen niemand über einen Impairment-Test redet oder auch nur reden möchte. Deswegen kann ich es nicht ganz nachvollziehen und ich glaube, da muss die Politik auch klar sagen, was sie will. Und ich glaube, dass man da eigentlich der DB zu viel Freiraum zugesteht. Jetzt in dem Moment, wo wir einen Finanzierungskreislauf bekommen bei den Gewinnen, entschärft sich das Problem natürlich ein bisschen. Also in dem Moment, wenn die Gewinne tatsächlich in die Infrastruktur zurückgespielt werden, dann bleibt natürlich immer noch das Kennzahlenthema. Aber ich sage mal so, die Gewinne bleiben jeweils in der Infrastruktur. Der zweite Punkt, der sich geändert hat in der LuFV II, ist, dass der erforderliche Eigenbeitrag der DB in die Infrastruktur deutlich gesenkt wurde. Es



ist zurzeit so, dass die DB in den Infrastruktursparten rund 1 Mrd. Euro an Abschreibungen hat und die letzten Jahre immer etwas weniger investiert hat. Also sie hat in den letzten fünf Jahren eben etwa 1 Mrd. Euro desinvestiert, indem die Höhe der Eigeninvestition, also exklusive Bundesmittel, niedriger war als die der bilanziellen Abschreibungen. Dadurch hat sie in den letzten Jahren Free Cash Flow generiert, der dann quasi über die Konzernfinanzierung an den Konzern zurückfließt und im Konzern anderweitig verwendet wird. Und man hat in der LuFV II die Eigenbeteiligung, die als Minimum erforderlich ist, nochmal deutlich heruntersetzt, also um 400 Millionen Euro im Jahr, von 0,5 auf 0,1 Milliarden Euro im Jahr. Das heißt also, dass die DB einen zusätzlichen Finanzierungsspielraum erhält von 2 Mrd. Euro. Und wir reden alle darüber, dass wir zu wenig Geld haben für die Infrastruktur. Das sehe ich genauso. Aber mir leuchtet es eigentlich nicht ein, woraus sich zwingend ergibt, dass man der DB gestattet, dass sie wiederum 2 Milliarden Euro dann an Cash-Mitteln aus der Infrastruktur tatsächlich abziehen kann. Was passiert damit technisch? Sie kann es also entweder zurückführen in den Konzern, dann sinkt das Fremdkapital, das in den Infrastruktursparten sitzt, oder als Eigenkapital, also quasi als eine Absenkung des Eigenkapitals. Aber auf der Konzernebene wird das dann Free Cash Flow, den der Konzern beliebig verwenden kann. Wie gesagt, mir leuchtet das eigentlich nicht ein, warum man dort keine Vorschrift macht, dass auch diese Mittel wieder in die Infrastruktur, in die Eisenbahn investiert werden müssen.

Die **Vorsitzende**: Vielen Dank. Wenn sich alle kurzfassen, schaffen wir noch eine vierte Runde. Ich habe eine Meldung von Herrn Brackmann. Bitte.

Abg. **Norbert Brackmann** (CDU/CSU): Ich möchte gerne noch einmal die Frage des gewählten Bilanzierungswesens und die Frage des Wirkungszusammenhangs aufgreifen. In der letzten Runde ist es ja erläutert worden, warum die DB AG das nicht macht. Trotzdem, und da befinden wir uns ja in einem Widerspruch zu dem Zuwendungsrecht, das fordert ja genau diesen Wirkungszusammenhang, sodass ich dort obendrein auch sehe, dass wir bei der DB AG – Sie werden ja am Kapitalmarkt auftreten, wenn Sie Ihr Anlagevermögen so runterfahren, wenn Sie schlechtere Konditionen haben, als

wenn Sie dort ein hohes Anlagevermögen haben – . Für mich jetzt die Frage: Wenn Sie hier diese Generationengeschichte einführen, dann setzt sie ja erst einmal voraus, dass wir Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen bis 2040 schließen. Das wird aber immer wieder diese Frage aufstellen. Sie haben vorhin, Herr Dr. Kefer, gesagt, Sie würden uns Kennziffern liefern. Ich würde es ja einfacher machen und sagen, wenn Sie diese Bilanzierungsmethode wählen, die Sie gewählt haben, können Sie ja auch nachrichtlich sagen, wie sich das auswirken würde, wenn Sie aktivieren würden, dann hätte man genau die Aussage, wie wieviel Substanzgewinn oder Substanzverlust. Aber wenn Sie das nicht machen wollen, können Sie uns dann zusagen, dass wir bei der nächsten, bei der dann LuFV III dieses Kennzahlensystem so sicher haben, dass wir daraus Auswirkungen auf die Substanz ableiten können. Zweite Frage geht an den Bundesrechnungshof, an Herrn Zentner. Wir haben ja ständig diesen Widerspruch zwischen Zuwendungsrecht und dem Ursache-Wirkungs-Zusammenhang, den das Zuwendungsrecht voraussetzt. Nun muss man ja irgendwann einmal springen, um aus diesem Widerspruch rauszukommen. Wenn wir jetzt eine weitere Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abschließen, ist es ja ein wiederholtes Mal der Hinweis, dass wir aus dem Zuwendungsrecht dort aussteigen, jedenfalls in diesem Teil des Ursache-Wirkungs-Zusammenhangs, der ist ja nicht herzustellen. Was hätte er denn konsequenterweise machen müssen oder was müsste der Gesetzgeber machen, um aus dem Zuwendungsrecht herauszukommen und eine institutionelle Förderung der Bahn, weil wir zum Beispiel diesen Transportweg aus ökologischen Gründen oder was auch immer unterstützen wollen, umzustellen, um nicht ständig diese Diskussion zu haben, die wir in der Vergangenheit hatten.

Dr. Volker Kefer (DB AG): Herr Brackmann, zu dem Thema Wirkungszusammenhang: Substanzerhalt ist ja eigentlich das Wort glaube ich, um das es sich hier dreht. Zunächst mal, wenn wir, so wie wir schon ausgeführt haben, die Aktivierung nicht machen wollen und auch nicht machen können. Denn wenn wir sämtliche Bundesmittel aktivieren wollen, würden wir in die Bilanz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen jedes Jahr mehrere Milliarden Euro aufnehmen müssen, was sich zu riesenhaften Summen addieren würde, die



dann in irgendeiner Form wiederum abgeschrieben werden, und zwar ergebniswirksam abgeschrieben werden, was dazu führt, dass dann tatsächlich die Trassenpreise unendlich steigen würden. Wenn wir das nicht wollen, aber auf der anderen Seite trotzdem die Information dazu haben möchten, wie es mit der Substanz bestellt ist, dann muss man sich Gedanken darüber machen, ob man sich eine andere Kennzahl dieser Substanz irgendwie greifen kann. Und dann würde sich natürlich als Substitut anbieten, dass man auf Alter bzw. Altersstrukturen der gesamten Infrastruktureinrichtungen gehen müsste, was wiederum ein relativ komplexer Sachverhalt wäre. Aber im Grunde passiert ja bei einer Aktivierung in der Bilanz auch nichts anderes, dass nämlich der Wert aufgenommen und dann über die Anzahl der Jahre abgeschrieben wird, von dem man ausgeht, dass er eine technisch sinnvolle, nutzbare Periode darstellt. Das könnte man auch anders nachbilden. Ob das dann am Ende zielführend ist, würde ich gerne nochmal in dem Zusammenhang diskutieren. Aber wir sind durchaus bereit, uns einer solchen Diskussion über eine mögliche Kennzahl zu stellen. Unbenommen davon bleibt, dass es durchaus im Interesse aller Beteiligten ist, Infrastruktur, Komponenten und Einrichtungen solange als irgend möglich wirtschaftlich zu nutzen. Weil je länger man nutzt, desto investitionsschonender gestaltet man insgesamt den Erhalt des Netzes. Insofern ist es von jedermanns Interesse. Trotzdem ist es so, wenn ich eine Abschreibungsdauer von 100 Jahren beispielsweise für eine Brücke habe, sie aber 120 Jahre nutze, ist damit – ich will nicht sagen – ein Substanzverzehr, aber ein grundsätzliches Überziehen der normalen Lebensdauer vorhanden. Das muss, wenn man es in eine Kennzahl fasst, anschließend auch qualifiziert und gewichtet werden, was da tatsächlich passiert. Jetzt nochmal eine andere Geschichte, die in dem Zusammenhang ebenfalls eine Rolle spielt. Herr Prof. Dr. Böttger, es ist sehr wohl so, wie wir vorhin ausgeführt haben, dass wir in der Tat Dividende ausschütten und damit Mittel substituieren, die wir früher als Eigenmittel direkt investiert haben. Es ist allerdings nicht so, dass wir damit Cash Flows freispielen würden, weil unterm Strich die Mittel, die dann ausgeschüttet werden, ebenfalls verschuldungsrelevant werden und aus dem Cash Flow gezahlt werden. Unterm Strich, wenn man die beiden Beträge miteinander vergleicht, haben wir zu einem früheren Zeitpunkt 500 Mio. Euro als

Cofinanzierung direkt investiert. Und wir investieren jetzt 100 Mio. Euro auf dem direkten Weg, in Wirklichkeit sind es sogar 150 Mio. Euro pro Jahr. Das ist das, was übrigbleibt. Und die durchschnittliche Ausschüttung, die wir aus den Infrastrukturunternehmen vorgesehen haben, beträgt 450 Mio. Euro, das heißt, in der Summe 600 Mio. Euro. Das bedeutet, cash-relevant investieren auch wir auf unserer Seite mehr Geld in der Zukunft als in der Vergangenheit mit den 500 Mio. Euro. Aber wir spielen uns damit keinen Cash frei, sondern es ist eine Cash-Belastung.

Axel Zentner (BRH): Es ist wirklich eine sehr komplexe Frage. Hier gibt es zwei Möglichkeiten, wie man aus dem Widerspruch rauskommen kann. Eine wäre innerhalb des Systems der LuFV, das heißt, wir geben eine Zuwendung und möchten dafür eine Erfolgskontrolle durchführen. Das heißt, die eingesetzten Mittel und der zugehörige Output, müssen in einem Ursache-Wirkungs-Zusammenhang stehen und dann kann man sicherlich auch entsprechende Kontrollziffern finden. Also das würde bedeuten, dass man zum Beispiel innerhalb der LuFV sachenlagenbezogen die Bundesmittel festschreibt und dann sagt, dafür müssen eben entsprechende Brücken erneuert werden. Und dann kann man sich darüber verständigen, ob die Brückenanzahl oder die Quadratmeterbrückenflächen eine Lösung darstellen. Ein zweiter und sicherlich etwas schwieriger gangbarer Weg, um aus dem Widerspruch rauszukommen, dass kein Ursache-Wirkungs-Zusammenhang in der derzeitigen LuFV gegeben ist, wäre, dass der Gesetzgeber darüber nachdenken muss, ob er das DB-Gründungsgesetz und das Bundesschienenwegeausbaugesetz anpackt, um zu einer Fundamentallösung zu kommen. Dies könnte einfach bedeuten, dass es ein Gesetz gibt, die Bahn erfüllt den Gewährleistungsauftrag nach Grundgesetz, hierfür hat sie Anspruch auf jährlich so und so viel Milliarden Euro. Dann steht das im Gesetz und die Bahn kriegt aufgrund einer gesetzlichen Verpflichtung das Geld und wir schauen nur, ist es überwiesen worden und erfüllt die Bahn diesen entsprechenden Auftrag. Dann ist man aus diesen zuwendungsrechtlichen Zwängen heraus. Dazu müsste allerdings der Gesetzgeber etwas genauer konkretisieren, wie er diese Verpflichtung aus dem Grundgesetz praktisch umgesetzt haben möchte. Hierüber muss man sicherlich eine Lösung finden. Im Augenblick sieht es so aus, dass



das DB-Gründungsgesetz und das Bundesschienenwegeausbaugesetz die Vorgabe machen, dass im Wege von Vertragsverhandlungen zwischen Bund und Bahn eine Lösung gefunden werden muss. Diese Verhandlungen auf Augenhöhe führen dazu, dass manche Dinge das Ergebnis eines Kompromisses sind. Aber die Verpflichtung des Bundes, die Bundesschienenwege vorzuhalten, das ist eine Aufgabe, bei der es eigentlich wenige Kompromissmöglichkeiten gibt. Hier muss man meines Erachtens nachsteuern. Wir haben das ja in einer Folie auch klar dargelegt, dass zwischen den Bundesinteressen und den Interessen der Bahn gewisse Unterschiede bestehen. Diesbezüglich ist sicherlich auch noch politischer Gestaltungsraum zu sehen.

Die **Vorsitzende**: Herzlichen Dank. Damit ist unsere eingeplante Zeit aufgebraucht. Bevor wir im Ausschuss zu einer Beschlussfassung gelangen, können Sie noch einmal die Stellungnahmen und insbesondere das heutige Protokoll nachlesen. Ich bedanke mich bei den Sachverständigen, Herrn Flege, Herrn Zentner, Herrn Dr. Kefer, Herrn Hörster, Herrn Kirchner und Herrn Prof. Dr. Böttger, für ihre Stellungnahmen und ihre Beteiligung. Ich bedanke mich bei den Kolleginnen und Kollegen für die Teilnahme an dieser Anhörung sowie bei den Gästen und wünsche Ihnen noch einen ergebnisreichen Arbeitstag. Auf Wiedersehen.

Schluss der Sitzung: 11:00 Uhr

Dr. Gesine Lötzsch, MdB
Vorsitzende

Zusammenstellung
der schriftlichen Stellungnahmen,
die dem Haushaltsausschuss zu seiner öffentlichen Anhörung
am 3. Dezember 2014
zu dem Vertragsentwurf einer neuen Leistungs- und
Finanzierungsvereinbarung (LuFV II)
zugeleitet wurden.

- **Dirk Flege**
Allianz pro Schiene e.V.
- **Axel Zentner**
Bundesrechnungshof
- **Alexander Kirchner**
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)
- **Prof. Dr. Christian Böttger**
Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin



Öffentliche Anhörung im Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages am 3. Dezember 2014 zum Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II).

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.

Das Prinzip mehrjähriger vertraglicher Vereinbarungen für den Erhalt der Eisenbahninfrastruktur hat inzwischen auch die EU in die Richtlinie 2012/34/EU aufgenommen.

Die mit der LuFV verbundene 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.



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 im Sinne eines langfristigen Substanzerhalts 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. Andernfalls wären geringere Ersatzinvestitionen die Folge, was nicht im Sinne eines langfristigen Substanzerhalts wäre.

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, einschließlich der in die LuFV fließenden zusätzlichen Dividenden). 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.

Insgesamt hält auch die LuFV II an dem Prinzip fest, dass der Infrastrukturbeitrag des Bundes während der Laufzeit nicht an die Preisentwicklung angepasst wird. Damit entsteht ein erheblicher Effizienzdruck, zumal wesentliche sanktionsbewehrte Qualitätskennzahlen während der Laufzeit der LuFV II deutlich anspruchsvoller werden (s.u.).

- **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 II 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 von Jahr zu Jahr deutlich anspruchsvoller, u.a. „Theoretischer Fahrzeitverlust Gesamtnetz“ und „Anzahl Infrastrukturmängel“.

Geprüft wird außerdem, ob während der Laufzeit der LuFV II 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. Sollte 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) sowie Sanktionen bei vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Verstößen gegen das Gebot der wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung (vgl. LuFV § 9).

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 II 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 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 II geeignet, um die Schienenwege des Bundes in qualitativ hochwertigem Zustand zu erhalten und zu verbessern und einen effizienten Einsatz der Bundesmittel zu erreichen. Insgesamt ist die LuFV II ein Anreiz- und Steuerungsinstrument, das der Komplexität der Aufgabe entspricht. 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 II erforderlichen Dividendenziele auch tatsächlich erreicht werden können, muss die neue LuFV II durch eine Verkehrspolitik des Bundes flankiert werden, die die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs insgesamt stärkt.

Berlin, den 01. Dezember 2014

Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
10117 Berlin

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

www.allianz-pro-schiene.de

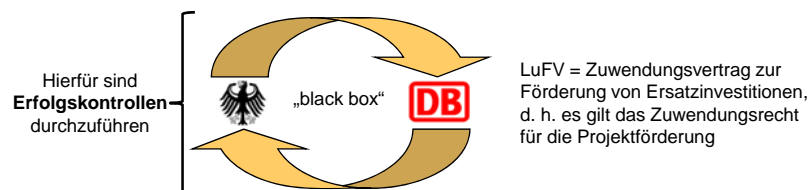


Leistungs- und Finanzierungs- vereinbarung II (LuFV II) zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG



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)





Wesentliche Unterschiede zwischen dem üblichen Zuwendungsverfahren und der LuFV

übliches Zuwendungsverfahren	LuFV
Zuwendungsempfänger beantragen Förderung von Projekten	Antragsverfahren entfällt
Zuwendungsgeber entscheidet, welche Projekte er in welchem Maße fördert	Zuwendungsempfänger entscheiden, wofür sie Zuwendungen verwenden
Zuwendungsgeber legt Höhe der Zuwendungen bedarfsgerecht fest	Zuwendungsgeber und -empfänger verhandeln über Höhe der Zuwendungen
Zuwendungsempfänger weist Realisierung vereinbarter Projekte nach	Zuwendungsempfänger weist Kennzahlen nach, keine Projekte
Zuwendungsgeber prüft, ob Mittel sparsam, wirtschaftlich und zweckentsprechend eingesetzt wurden	Kennzahlen gelten als Nachweis zweckentsprechender Mittelverwendung, Wirtschaftlichkeitskontrollen unterbleiben
Erfolgskontrollen auch zur Zielerreichung/Wirksamkeit, d. h. zum Fördererfolg	Mangels klarer Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge ist Fördererfolg nicht nachweisbar



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

	
Allgemeinwohl und Gewährleistungsverantwortung	betriebswirtschaftliches Handeln, Gewinnmaximierung
langfristiger Substanzerhalt der Infrastruktur (Nachhaltigkeit)	Anreiz, das Konzernergebnis kurzfristig zu verbessern, Anreiz zu zeitweisem Substanzerzehr
wirtschaftlicher Einsatz der Zuwendungen, 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 konzern-eigene Verkehrsunternehmen sicherstellen
Einhaltung des Rechtsrahmens (BHO, Zuwendungsrecht, BSWAG), Projektförderung mit Anteilsfinanzierung	LuFV mit pauschalen Zuwendungen und möglichst weitreichenden unternehmerischen Entscheidungsspielräumen
Finanzierungsform: zinslose Darlehen	nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse



Offene Fragen zur LuFV I

Die **LuFV I** gilt seit fast sechs Jahren. Eine systematische Erfolgskontrolle im Sinne des Zuwendungsrechts und im Hinblick auf die grundsätzliche Eignung dieses Finanzierungsverfahrens (Evaluierung) fehlt jedoch. **Folgende Fragen sind 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

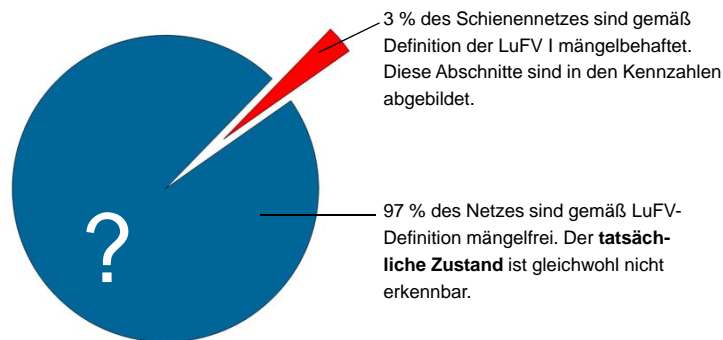
Der Zuwendungsvertrag LuFV vermischt eine Projektförderung mit Elementen der institutionellen Förderung. Prüfungsmaßstäbe des Bundesrechnungshofes sind die haushalts- und zuwendungsrechtlichen Bestimmungen, d. h. die Ordnungsmäßigkeit und die Wirtschaftlichkeit. Bei der Auswertung des Entwurfes der LuFV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

- 1. Unzureichende Steuerungswirkung und Erfolgskontrollen**
 - keine hinreichende Transparenz über 97 % des Netzes (S. 7),
 - trotz regelmäßiger Über-Erfüllung der Qualitätskennzahl „theoretischer Fahrzeitverlust“ verlängerten sich die realen Fahrzeiten für die Reisenden in wichtigen Korridoren (S. 8),
 - Verwendung teilweise veralteter Datengrundlagen (S. 10),
 - Zusammenhang zwischen Bundesmitteln und Netzqualität nicht nachweisbar (S. 11-12).
- 2. Fehlender Anreiz zum wirtschaftlichen Mitteleinsatz**
 - Wirtschaftlichkeitskontrollen sind nicht vorgesehen, langfristiger Substanzverzehr ist möglich (S. 14),
 - kein Anreiz für bessere Brückeninstandhaltung, Bund kommt mit Haushaltsmitteln für unterlassene Instandhaltung der DB AG auf (S. 15-17).
- 3. Schwachstellen und Risiken bei der Gesamtfinanzierung**
 - Bundeszuwendungen aufgestockt, ohne Einsparmöglichkeiten zu berücksichtigen (S. 19),
 - finanzielle Planungssicherheit des Bundes nimmt gegenüber der LuFV I ab (S. 21).



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

Die Ergebnisse der Kennzahlen „theoretischer Fahrzeitverlust“ und „Anzahl Infrastrukturmängel“ haben sich in den vergangenen Jahren erheblich verbessert. Die Zielwerte wurden über-erfüllt. Dies suggeriert, dass sich der tatsächliche Netzzustand und der Kundennutzen ebenfalls verbesserten.

Tatsächlich jedoch lässt das Kennzahlen-System solche **Rückschlüsse auf die Realität** weder bei der LuFV I noch bei der LuFV II zu. Denn die Ergebnisse der Kennzahlen sind theoretisch ermittelte und stark aggregierte Angaben.

Ob mit den Bundesmitteln realisierte **Projekte sinnvoll** waren oder ob statt dessen andere, bessere Projekte hätten umgesetzt werden können, **bleibt unklar**. Auch ob die Bundesmittel vorwiegend für stark frequentierte Hauptstrecken oder für den Erhalt schwächer belasteter Nebenstrecken eingesetzt wurden, ist nicht nachvollziehbar. Ebenfalls intransparent ist, inwieweit die bundesfinanzierten Projekte die Kapazität des Schienennetzes veränderten. Inwieweit sich die **Reisezeiten für die Fahrgäste (Kundennutzen)** veränderten, **bleibt unbeachtet**.



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

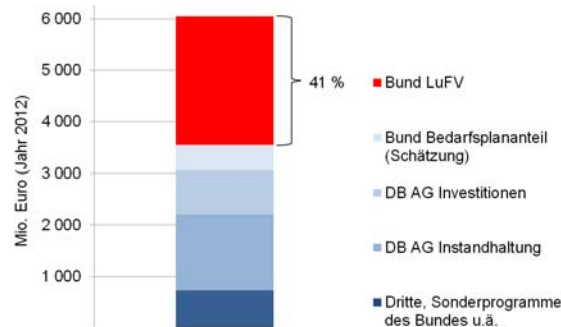
Bahnsteige: alle 3 oder 4 Jahre

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 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.
- Die LuFV steuert das Handeln der DB AG nur in den Bereichen, in denen sanktionsbewehrte Regelungen/Kennzahlen gelten, sonst nicht.



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 hiervoor 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.

Gemäß **Grundgesetz** gewährleistet der Bund das Allgemeinwohl beim **Erhalt des Schienennetzes**. Um dies sicherzustellen, muss der Bund einen **Substanzverzehr ausschließen**. Wie bereits bei der LuFV I bilden jedoch 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 nicht belastbar möglich**.



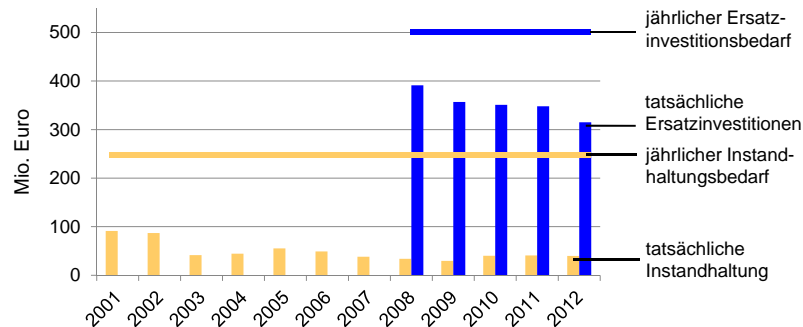
Folgen:

- Ein eventueller, langsam voranschreitender **Substanzverzehr bliebe zunächst unentdeckt**.
- Mittel- bis langfristig bestehen **erhebliche Haushaltsrisiken** für den Bund und die **Erfüllung des Allgemeinwohlauftrages steht in Frage**.



Zu Feststellung 2: Fehlender Anreiz zum wirtschaftlichen Mitteleinsatz

Die DB AG hat Eisenbahnbrücken u. a. Bahnanlagen aus Eigenmitteln instand zu halten. An den Brücken ist jedoch ein **Instandhaltungsstau** entstanden. Trotz bedarfsgerechter Zuwendungen des Bundes für Ersatzinvestitionen setzte die DB AG Bundesmittel vorwiegend für Schienen, Schwellen u. ä. ein und verursachte so an den Brücken auch einen **Ersatzinvestitionsstau**. Instandhaltungs- und Ersatzinvestitionsstau an Brücken betragen **insgesamt mehr als 3 000 Mio. Euro**.



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 zuwenig 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 2: Fehlender Anreiz zum wirtschaftlichen Mitteleinsatz

Die unzureichende Brückeninstandhaltung und die fehlenden Anreize für wirtschaftliches Handeln werden nicht allein durch die LuFV verursacht. Vielmehr **gehen auch vom Gesetzesrahmen Fehlanreize aus**.

Gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) muss die DB AG die Instandhaltung der Bahnanlagen finanzieren, der Bund ist für die Erneuerung von Bahnanlagen finanzierungspflichtig. Für die DB AG kann es deshalb betriebswirtschaftlich vorteilhaft sein, alte Bahnanlagen nicht im erforderlichen Maße instand zu halten, sondern sie schadhaft werden zu lassen (z. B. biologisch zerfallene Holzschwellen in einem Düsseldorfer Bahnhof) und diese später zu Lasten des Bundes zu erneuern. **Folgen:**

- Ein „**Fahren auf Verschleiß**“ wird begünstigt.
- Die **Lebenszykluskosten** der Bahnanlagen werden **nicht optimiert**.
- Es entsteht **unnötiger Mehrbedarf an Bundesmitteln**.

Eine trennscharfe Unterscheidung zwischen Ersatzinvestition und Instandhaltung ist nicht immer möglich, wie auch die Diskussionen um den Teilkomponentenansatz der LuFV II zeigen. Ziel des Bundes sollte sein, die Summe aus Instandhaltungsaufwendungen und Ersatzinvestitionen zu minimieren.



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.

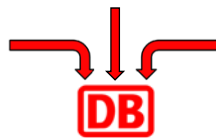


Zu Feststellung 3: Schwachstellen und Risiken bei der Gesamtfinanzierung

Bei der Bemessung der Zuwendungen ist die **finanzielle Leistungsfähigkeit der DB AG und ihrer Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu berücksichtigen**. Diese Unternehmen erzielen Erlöse und erhalten Fördermittel aus zahlreichen Quellen. Hierzu folgende Beispiele:

Erlöse aus **Trassen-, Stationsentgelten**, DB-konzerninternen Leistungsbeziehungen u. ä.

Mittel Dritter zum Streckenausbau, z. B. etwa 184 Mio. Euro aus Baden-Württemberg für den Ausbau von Strecken auf S-Bahn-Standard u. ä.



Mittel Dritter zur Modernisierung von Bahnhöfen, allein rund 120 Mio. Euro aus Nordrhein-Westfalen für die sog. Modernisierungsoffensive II

Diese Zusammenhänge beachtete das BMVI bei der Bemessung der Zuwendungen des Bundes für die LuFV II nur unzureichend. Das **Subsidiaritätsprinzip** wird damit nicht umgesetzt (vgl. §§ 6, 7 und 23 BHO).



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 eintreten 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 **Prüfungsrechte und Berichtsmöglichkeiten** des Bundesrechnungshofes werden inzwischen zwar von der DB AG grundsätzlich anerkannt. Die Praxis muss jedoch noch zeigen, inwieweit künftige Prüfungen und Erhebungen tatsächlich problemlos stattfinden können.



Zusammenfassende Würdigung

In **einzelnen Punkten** enthält die LuFV II **Verbesserungen** gegenüber der LuFV I:

- Netzmängel werden in den Kennzahlen künftig nicht erst nach 180 Tagen erfasst, sondern bereits nach 100 Tagen. Aber: Zahlreiche Netzmängel und z. B. dreimonatige Streckensperrungen bleiben nach wie vor verborgen.
- Bund stellt künftig Anforderungen an die Datenqualität. Aber: Die Anforderungen gelten nur für einen kleinen Teil des LuFV-relevanten Datenbestandes.
- Künftig kann der Bund vorsätzlich oder grob fahrlässig unwirtschaftlich verwendete Mittel zurückfordern. Aber: Da bei der LuFV keine Wirtschaftlichkeitskontrollen stattfinden, wird der Bund kaum Kenntnis über solche Fälle haben.

Der Bundesrechnungshof hält **substanzielle Verbesserungen** für **erforderlich**, damit das Finanzierungsverfahren auch den Interessen des Gesetzgebers, des Eigentümers und des Zuwendungsgebers Bund gerecht wird. Hierzu hat der Bundesrechnungshof einen Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO vorgelegt. 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.

Die von der LuFV I mitverursachte **Vernachlässigung besonders teurer Bahnanlagen** (z. B. Eisenbahnbrücken, Tunnel und Stützbauwerke) **wird durch die LuFV II nicht aufgehoben**.



Empfehlungen des Bundesrechnungshofes für die LuFV II

Der Bundesrechnungshof empfiehlt, dem BMVI aufzugeben, **notwendige Verbesserungen in dem Vertrag zu verankern**. Hierzu enthält der Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO konkrete Vorschläge.

Das BMVI sollte die LuFV II so weiterentwickeln, dass sie **den haushalts- und zuwendungsrechtlichen Bestimmungen gerecht** wird. Zudem sind mehrere noch nicht erfüllte **Beschlüsse des Rechnungsprüfungsausschusses** (vgl. Anlage B des Berichtes nach § 88 Absatz 2 BHO) mit der LuFV II **umzusetzen**.

Um der Vernachlässigung teurer Bahnanlagen entgegenzuwirken, schlägt der Bundesrechnungshof vor, **in die LuFV II** beispielsweise ein „**Sonderprogramm Brückensanierung**“ (ähnlich wie das Lärmsanierungsprogramm) aufzunehmen. Vergleichbares ist auch für Tunnel und Stützbauwerke erforderlich.



Empfehlungen des Bundesrechnungshofes über den Geltungsbereich der LuFV II hinaus

Ergänzend zur Nachbesserung der LuFV II sollte der Bund - auch als Gesetzgeber - **bessere Rahmenbedingungen** für die Schienenwegefinanzierung schaffen. Der Bundesrechnungshof regt beispielsweise an:

- Der vom BSWAG ausgehende Fehlanreiz für unzureichende Instandhaltung der Bahnanlagen sollte beseitigt werden. Es sollte geprüft werden, inwieweit die **Zuständigkeiten für Ersatzinvestitionen** einerseits **und** für die **Instandhaltung** andererseits **neu geregelt** werden können.
- Die **Zuwendungen** des Bundes für die LuFV II sollten unter Berücksichtigung anderer Fördermittel und der unterschiedlichen Erlöse der DB AG **sachgerecht bemessen** werden.
- Der Bund sollte der DB AG finanzielle und organisatorische **Anreize** setzen, damit diese ihr betriebswirtschaftliches Handeln auf einen **langfristigen Substanzerhalt** der Bahnanlagen ausrichtet.
- **Untersucht** werden sollte auch, inwieweit die derzeitige **Organisationsform der DB AG** (integrierter Konzern, Aktiengesellschaft) noch den Bundeszielen „Gewährleistungsverantwortung“ und „finanzielle Entlastung“ gerecht wird.

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 Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages am 3. Dezember 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 Eisenbahnverkehrsunternehmen (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)¹

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

¹ http://www.evgt-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.

Stellungnahme zur Fortschreibung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

1. Bewertung der LuFV I – Zustand der Infrastruktur

Der Zustand der Infrastruktur hat sich über die Laufzeit der LuFV I verschlechtert:

Die in der LuFV I vereinbarten sanktionsbewehrten Zielwerte für den Zustand der Infrastruktur wurden, von einer marginalen Ausnahme abgesehen, nach Angaben des Verkehrsministeriums und der DB AG jedes Jahr erreicht oder übertroffen.

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.

Die Zustandsverschlechterung der Infrastruktur spiegelt sich auch wieder im Anstieg der Verspätungen im Fernverkehr, obwohl in den letzten Jahren die planmäßigen Fahrzeiten auf zahlreichen Strecken in Deutschland bereits verlängert wurden.

Das im Infrastrukturzustandsbericht ausgewiesene (nicht mit Sanktionen bewehrte) Durchschnittsalter der Anlagen ist seit 2008 deutlich gestiegen. Dies belegt einen andauernden Substanzverzehr.

Während sich der Zustand der Infrastruktur seit Jahren verschlechtert, haben die Infrastruktursparten¹ der DB AG im Zeitraum der LuFV I (2009 – 2013) fast 2,2 Mrd. € Gewinne an den Konzern ausgeschüttet und weitere 0,95 Mrd. € desinvestiert². Diese Mittel wurden in anderen, bahnfernen Konzernsparten investiert (insbes. Logistik und europ.Bus)

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.

¹ DB Netz AG, DB Station & Service AG, DB Energie GmbH

² Das bedeutet, dass die drei Infrastrukturgesellschaften um 0,95 Mrd. € weniger investiert haben, als sie als Wertverzehr abgeschrieben haben.

2. Vertragsdesign der LuFV II

Das Prinzip der LuFV II, die Effizienz des Einsatzes öffentlicher Mittel durch eine Outputkontrolle – mit ergänzenden Regeln - zu messen, halte ich für grundsätzlich sinnvoll. Ich halte jedoch die Messmethoden und die Zielwerte für unzureichend.

3. Mittelbereitstellung

Die Bereitstellung zusätzlicher Bundesmittel für die Eisenbahninfrastruktur über die Vertragslaufzeit der LuFV II ist zu begrüßen.

Das Prinzip, wonach die Gewinne der DB Infrastruktursparten in voller Höhe über den DB Konzern an den Bund ausgeschüttet und vom Bund in voller Höhe für Ersatzinvestitionen bereit gestellt werden, ist zu begrüßen. Allerdings scheint die Formulierung in der LuFV (§ 2a 1.) etwas ungenau zu sein: Zum einen ist unklar, welche Gesellschaften im Satz 2 gemeint sind – zu fordern ist, dass die Vereinbarung neben DB Netz, DB Station & Service AG und der DB Energie GmbH auch die DB Projektbau GmbH und DB Fahrwegdienste GmbH umfassen sollte. Zudem fehlt m.E. im Satz 2 eine Klarstellung, ob die Gewinne der Infrastruktursparten zusätzlich zur Verfügung gestellt werden. In der Konsequenz ist beispielsweise der Fall nicht klar geregelt, dass in den Infrastruktursparten zwar Gewinne anfallen, in den anderen Konzernsparten jedoch nicht. Hier wäre eine Klarstellung wünschenswert.

Im Entwurf der LuFV II wird der von der DB AG zu leistende Eigenanteil für Ersatzinvestitionen gegenüber der LuFV I von 0,5 auf 0,1 Mrd. € p.a. gesenkt. Der positive Effekt der zusätzlichen Mittelbereitstellung aus der Gewinnverwendung wird durch diese Änderung weitestgehend aufgehoben. Die DB AG wird dadurch im Free Cash Flow über die Laufzeit um 2 Mrd. € entlastet. Die DB AG hat diese Entlastung gefordert und alternativ mit Sonderabschreibungen auf die Infrastrukturanlagen gedroht³. Bereits in den letzten fünf Jahren hat die DB AG zusätzlich zu den ausgeschütteten Gewinnen fast 1 Mrd. € Free Cash Flow aus der Infrastruktur abgezogen. Mit der Neuregelung könnte dieser Betrag auf 3 Mrd. € ansteigen. Vor dem Hintergrund, dass die verfügbaren Mittel für Ersatzinvestitionen und für Neubauprojekte bei der Eisenbahn sehr knapp sind, ist es unverständlich, warum das BMVI der DB AG diese Entlastung zugesteht. Vielmehr ist zu fordern, dass die DB AG verpflichtet

³ Konzern-Geschäftsbericht 2013, Seite 228

wird, solange keine Mittel mehr aus den Infrastrukturgesellschaften abzuziehen, bis die Infrastruktur einen zufriedenstellenden Zustand erreicht.

Würde der aktuelle Entwurf der LuFV II umgesetzt, würde das bilanziell ausgewiesene Vermögen der DB AG in den kommenden Jahren deutlich sinken. Bei konstanten Gewinnen werden die Gewinnkennzahlen (insbes. ROCE) besser. Es nicht ganz klar, warum die DB AG so daran interessiert ist, diese Kapitalmarktkennzahlen für Unternehmen der Eisenbahninfrastruktur zu optimieren, wo doch eine mehrheitliche Privatisierung ausgeschlossen ist.

Im Lichte der Erfahrungen der letzten Jahre sind Zweifel angebracht, ob die Infrastruktursparten der DB AG in der Lage sein werden, die zusätzlichen Mittel sinnvoll zu verwenden. Deshalb sollte der Bund Regelungen treffen, die sicherstellen, dass die DB AG ausreichend Planungs- und Projektmanagementkapazität bereitstellt.

4. 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.

Dringend zu empfehlen sind zusätzliche, sanktionsbewehrte Kennzahlen für das Kennzahlensystem der LuFV II. Die seit Jahren geforderte Kennzahl zur Netzkapazität wird vom BMVI und der DB AG mit dem Verweis auf ein – nicht veröffentlichtes - Gutachten abgelehnt. Dagegen vertreten zahlreiche Experten die Auffassung, dass es sehr wohl möglich sei, eine solche Kennzahl zu formulieren und zu messen

Des Weiteren enthält auch der Entwurf der LuFV II keine Qualitätskennzahl für Gleisgeometrie. Diese war bereits für LuFV I fest vorgesehen, dann verschobene und schließlich gestrichen.

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. Allerdings bin

ich mir nicht sicher, ob über ein Punktemodell der Brückenzustand besser abzubilden ist als über andere Bewertungsmodelle.

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 sind⁴. 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.

Die Zielwerte für die sanktionsbewehrten Kennzahlen 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 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 Pönalensystem einzubinden. So könnte der Bonus der Vorstände an die Zielerreichung gebunden werden.

⁴ 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

5. Messung und Berichterstattung

Gegenüber der LuFV I sind im Entwurf der LuFV II die Kontrollrechte des Bundes etwas ausgeweitet worden. Der Bundesrechnungshof hat in einem Bericht von Juni 2011⁵ die tatsächlichen Kontrollaktivitäten des BMVBS heftig kritisiert. Offenbar hat das Ministerium reagiert und seine Kontrollen intensiviert. Es ist zu empfehlen, dass der Bundestag dem Ministerium Mindestanforderungen an die Kontrollaktivitäten aufgibt und sich regelmäßig über Umfang und Ergebnis der Kontrollen informieren lässt.

Die in der LuFV I festgelegte Verpflichtung der DB AG zur Veröffentlichung eines jährlichen Infrastrukturzustands- und Entwicklungsberichtes wird im Entwurf der LuFV II grundsätzlich übernommen. In einigen Punkten wurden die Anforderungen präzisiert und weiter spezifiziert. Diese Änderungen sind zu begrüßen. Allerdings bleiben die Änderungen hinter den Forderungen anderer Marktakteure weit zurück. Sinnvoll wären Festlegungen hinsichtlich der Erläuterungspflicht bei Datenänderungen und Umbasierungen⁶. Darüber hinaus sollten die Daten nach Strecken und/oder Bundesländern verfügbar gemacht werden. Damit wäre es für andere Akteure (insbes. Aufgabenträger und andere Verkehrsunternehmen) möglich, die Daten abzugleichen.

6. Verzahnung der LuFV II 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.

⁵ Bericht an den Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses nach § 88 BHO

⁶ Im IZB 2011 wurden sämtliche Altersangaben auch für Vorjahre – ohne Erläuterung - geändert