



Redigiertes Wortprotokoll der 52. Sitzung

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 16. Oktober 2019, 11:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus
Raum E 600

Vorsitz: Cem Özdemir, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einziges Tagesordnungspunkt

Seite 5

- a) Antrag der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD

Bahninfrastruktur in Deutschland nachhaltig verbessern – Empfehlungen des Bundesrechnungshofes zur Bahninfrastrukturfinanzierung beachten

BT-Drucksache 19/11123

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berichterstatter/in:

Abg. Michael Donth [CDU/CSU]

- b) Antrag der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Dr. Christian Jung, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

Qualität des Schienennetzes effektiv verbessern - Ausgabe von Steuermitteln besser kontrollieren

BT-Drucksache 19/11110

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Haushaltsausschuss

Berichterstatter/in:

Abg. Michael Donth [CDU/CSU]



- c) Antrag der Abgeordneten Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Gute Schienenwege braucht das Land - Erhaltung des Schienennetzes bedarfsgerecht finanzieren

BT-Drucksache 19/10638

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Haushaltsausschuss

Berichterstatter/in:

Abg. Michael Donth [CDU/CSU]

Anlagen

Seite 28

Stellungnahmen A-Drs. 19(15)271-A-E

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Donth, Michael Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Ludwig, Daniela Obner, Florian Ploß, Dr. Christoph Pols, Eckhard Rainer, Alois Schnieder, Patrick Schreiner, Felix Sendker, Reinhold Simon, Björn Storjohann, Gero Uhl, Markus	Damerow, Astrid Erndl, Thomas Koeppen, Jens Lange, Ulrich Lips, Patricia Möring, Karsten Müller (Braunschweig), Carsten Rehberg, Eckhardt Riebsamen, Lothar Schweiger, Torsten Stracke, Stephan Tebroke, Dr. Hermann-Josef Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wegner, Kai Whittaker, Kai
SPD	Burkert, Martin Herzog, Gustav Klare, Arno Korkmaz-Emre, Elvan Lühmann, Kirsten Müller (Chemnitz), Detlef Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Stein, Mathias	Bartol, Sören De Ridder, Dr. Daniela Hartmann, Sebastian Hitschler, Thomas Nissen, Ulli Rimkus, Andreas Rützel, Bernd Schmid, Dr. Nils
AfD	Büttner, Matthias Holm, Leif-Erik Magnitz, Frank Mrosek, Andreas Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Bernhard, Marc Ehrhorn, Thomas Komning, Enrico Kraft, Dr. Rainer Schulz, Uwe Wildberg, Dr. Heiko
FDP	Herbst, Torsten Jung, Dr. Christian Kluckert, Daniela Luksic, Oliver Reuther, Bernd	Hessel, Katja Hocker, Dr. Gero Clemens Müller, Alexander Sauter, Christian Sitta, Frank
DIE LINKE.	Cezanne, Jörg Leidig, Sabine Remmers, Ingrid Wagner, Andreas	Domscheit-Berg, Anke Lenkert, Ralph Lutze, Thomas Zimmermann, Pia
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Kühn (Dresden), Stephan Wagner, Daniela	Krischer, Oliver Nestle, Dr. Ingrid Özdemir, Cem Tressel, Markus



Liste der Sachverständigen

Öffentliche Anhörung am Mittwoch, 16. Oktober 2019, 11:00 Uhr
im Saal E.600 des Paul-Löbe-Hauses

1. Antrag der Fraktion der AfD
Bahninfrastruktur in Deutschland nachhaltig verbessern – Empfehlungen des Bundesrechnungshofes zur Bahninfrastrukturfinanzierung beachten, BT-Drucksache 19/11123
2. Antrag Fraktion der FDP
Qualität des Schienennetzes effektiv verbessern - Ausgabe von Steuermitteln besser kontrollieren, BT-Drucksache 19/11110
3. Antrag Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Gute Schienenwege braucht das Land - Erhaltung des Schienennetzes bedarfsgerecht finanzieren, BT-Drucksache 19/10638

Prof. Dr. Christian Böttger

Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin

Dr. Joachim Dannenbaum

Wirtschaftsprüfer, Mazars GmbH & Co. KG

Dirk Flege

Allianz pro Schiene e.V.

Dr. Martin Henke

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Gerald Hörster

Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes

Alexander Kirchner

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

Romy Moebus

Bundesrechnungshof

Frank Sennhenn

DB Netz AG



Einzigster Tagesordnungspunkt

a) Antrag der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Matthias Büttner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD

Bahninfrastruktur in Deutschland nachhaltig verbessern – Empfehlungen des Bundesrechnungshofes zur Bahninfrastrukturfinanzierung beachten

BT-Drucksache 19/11123

b) Antrag der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Dr. Christian Jung, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

Qualität des Schienennetzes effektiv verbessern - Ausgabe von Steuermitteln besser kontrollieren

BT-Drucksache 19/11110

c) Antrag der Abgeordneten Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Gute Schienenwege braucht das Land - Erhaltung des Schienennetzes bedarfsgerecht finanzieren

BT-Drucksache 19/10638

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, ich begrüße Sie ganz herzlich zu unserer 52. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur. Zu unserer öffentlichen Anhörung darf ich zunächst alle Gäste und ganz besonders natürlich die Sachverständigen herzlich begrüßen: Herrn Prof. Dr. Christian Böttger, Professor für Industrial Marketing, Verkehrswesen und Eisenbahn an der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Berlin, Herrn Dr. Joachim Dannenbaum, Wirtschaftsprüfer bei Mazars GmbH und Co. KG, Herrn Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene e.V., Herrn Dr. Martin Henke, Geschäftsführer für den Bereich Eisenbahnverkehr im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Herrn Gerald Hörster, Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes, Herrn Alexander Kirchner, Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Frau Romy Moebus, Leiterin der Abteilung Verkehr und Infrastruktur beim Bundesrechnungshof und Herrn Frank Sennhenn, Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG. Ich möchte den Sachverständigen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, herzlich dafür danken. Diese sind als A-Drs.

19(15)271 verteilt und liegen heute hier aus und sind auch auf der Internetseite des Bundestages abrufbar. Jetzt zunächst ein paar einführende Worte zum Verfahren, auch für die, die uns jetzt zugeschaltet sind. Wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements der Sachverständigen geben soll. Die Anhörung gliedert sich in Frage- und Antwortrunden. In jeder Frageunde können die Ausschussmitglieder, die sich zu Wort melden, bis zu zwei Fragen stellen. Ich füge immer hinzu, man muss das nicht ausschöpfen. Die Fragesteller können außerdem in einer Fragerunde höchstens zwei Sachverständige befragen. Aufgrund eines Beschlusses des Ausschusses bitte ich die Fragesteller, sich auf eine Redezeit von drei Minuten zu beschränken. Die abgelaufene Zeit wird auf den Monitoren in der Deckenampel angezeigt. Nach der Fragerunde schließt sich dann die Antwortrunde unserer Sachverständigen an. Ich bitte Sie, liebe Sachverständige, sich die an Sie gerichteten Fragen zu notieren und diese dann in der Antwortrunde en bloc zu beantworten. Ich werde Sie dann jeweils gesondert ansprechen und zur Beantwortung der an Sie gerichteten Fragen auffordern. Die Sachverständigen bitte ich, sich auf eine Redezeit von fünf Minuten pro Frage zu beschränken, damit möglichst viele Fragen gestellt und beantwortet werden können. Das heißt, wenn Sie beispielsweise drei Fragen bekommen, dann stehen Ihnen insgesamt logischerweise 15 Minuten für deren Beantwortung zur Verfügung. Sie sind allerdings nicht gezwungen das Zeitlimit auch auszuschöpfen. Das gleiche gilt natürlich auch für die Fragesteller. Wir gehen von einem Zeitrahmen von etwa zwei Stunden aus. Ich bitte nochmals um Nachsicht, dass wir verspätet angefangen haben, was mit der Ausschusssitzung davor zu tun hat – also bis ungefähr 13.00 Uhr. Es sind heute zwei Frage- und Antwortrunden vorgesehen. Von der öffentlichen Anhörung wird das Ausschusssekretariat, wie üblich bei öffentlichen Anhörungen, ein Wortprotokoll erstellen, das allen Interessierten im Internet zugänglich sein wird. Wie die aufgebauten Kameras vermuten lassen, wird die Anhörung im Parlamentsfernsehen live übertragen und sie ist später in der Mediathek des Bundestages im Internet abrufbar. Die erste Fragerunde beginnt mit der Fraktion der CDU/CSU. Herr Kollege Donth, Sie haben das Wort.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Vielen Dank,



Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen und vor allem ein herzliches „Grüß Gott“ zunächst an unsere Dame und Herren Sachverständigen. Vielen Dank, dass Sie unserer Einladung gefolgt sind und uns für die Fragen zur Verfügung stehen. Meine erste Frage richtet sich an Herrn Dr. Dannenbaum. In der neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung LuFV III sind etliche neue Qualitätskennzahlen enthalten. Jetzt sind wir, die wir aus dem Staatshaushaltsdenken- und -arbeiten kommen, ja nicht ganz so mit diesen Qualitätskennzahlen, Zielerreichungsfragen vertraut, wie Sie, der Sie auch die freie Wirtschaft beraten, wo das ja essenzieller Bestandteil ist. Können Sie unter diesen Gesichtspunkten – und gerade mit besonderem Blick auf die geänderten und neuen Qualitätskennzahlen in der LuFV III – erklären, ob diese Kennzahlen bei der Finanzierung eine bessere Aussagekraft und bessere Steuerungsmöglichkeiten haben, als die seitherige und vor allem auch als das sonstige eben im Staat übliche Vorgehen?

Meine zweite Frage geht an Herrn Sennhenn. Ich möchte nochmal bei den Qualitätskennzahlen bleiben. Eine neue Zahl, die auch mit den Behindertenverbänden gemeinsam erarbeitet wurde, ist die Barrierefreiheit von Bahnhöfen. Wie werden da Ihre nächsten Schritte sein? Ist das zu schaffen? Bringt uns das in unserem gemeinsamen Ziel weiter, die Barrierefreiheit deutlich voranzubringen? Und gerne auch aus Ihrer Sicht: Was werden diese Veränderung der Qualitätskennzahlen für alle Kunden an Verbesserungen bringen? Vielen Dank.

Vorsitzender: Für die AfD-Fraktion Herr Wiehle, bitte.

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD): Herr Vorsitzender, vielen Dank für das Wort. Ich möchte zwei Fragen an Frau Moebus vom Bundesrechnungshof stellen. Und zwar die folgenden: Bundesrechnungshofpräsident Scheller sagte in einem Interview mit der *Wirtschaftswoche* „die Deutsche Bahn ist wirklich in keinem guten Zustand. Wenn man ein Fazit der Bahnreform vor 25 Jahren zieht, muss man leider konstatieren, dass die wesentlichen Ziele nicht erreicht wurden. Es gibt nicht mehr Verkehr auf der Schiene. Und der Haushalt wurde auch nicht entlastet. Hinzu kommt, dass die Infrastruktur massiv vernachlässigt wurde.“ In der *WELT* wurde Scheller noch deutlicher: „Ursache

sind die Fehlanreize bei Investitionen. Die tägliche Instandhaltung muss die Bahn aus eigenen Mitteln finanzieren. Große Ersatzprojekte finanziert aber der Bund. Die Bahn fährt deswegen bei den Instandsetzungsarbeiten auf Verschleiß und setzt darauf, dass der Bund einspringt, wenn die großen Reparaturen fällig werden. Das sehen wir zum Beispiel aktuell bei der Fehmarnsund-Brücke in Schleswig-Holstein, die inzwischen so ruiniert ist, dass sie vielleicht neu gebaut werden muss.“ Das gegenwärtige Finanzierungssystem befördert demnach den Niedergang der Schiene. Folge sind unter anderem Verspätungen und Zugausfälle. Wie sinnvoll wäre es, wenn Bund und Bahn zukünftig – das ist die konkrete Frage – sowohl die Instandsetzung gemeinsam finanzierten und planten, als auch die Ersatzinvestitionen?

Zweite Frage: Hier zitiere ich jetzt den Bericht des Bundesrechnungshofs zur LuFV als Exposition: „Ein grundlegendes Problem der LuFV ist, dass die Qualitätskennzahlen regelmäßig nur Teile bzw. einzelne Aspekte der Eisenbahninfrastruktur abbilden. Sie geben daher die Qualität der Infrastruktur nicht zuverlässig im Ganzen wieder.“ Fehlentwicklungen – das ist meine Ergänzung – lassen sich so nur schwer erkennen. Die Systematik der LuFV lässt es zu, dass die sanktionsbewehrten Qualitätskennzahlen eine kontinuierliche Verbesserung der Infrastruktur signalisieren, während tatsächlich ein eher negativer Trend zu beobachten ist. Das heißt, es wird immer mehr Geld in das System Schiene gepumpt. Soweit ja auch politisch richtig. Die Verspätungsstatistik legt aber nahe: Wir haben ein immer schlechteres Schienennetz. Eine Ursache ist, dass keine effektive Kontrolle des Netzzustands und der Verwendung der Mittel erfolgt. Wie sollte das aus Sicht des Bundesrechnungshofes verbessert werden? Das ist die konkrete Frage auf dieser Grundlage. Vielen Dank.

Vorsitzender: Danke. Für die SPD-Fraktion Kollege Burkert, bitte.

Abg. **Martin Burkert** (SPD): Für die SPD-Fraktion darf ich mich erstmal für alle Stellungnahmen bedanken. Ich glaube die ersten zwei Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen sind eine Erfolgsgeschichte. Jetzt gehen wir in die dritte mit Veränderungen, wenn man auch an die Laufzeit denkt und was die Mittelausstattung angeht. Entscheidend sind neben den inhaltlichen Kriterien natürlich



die Rahmenbedingungen. Meine zwei Fragen richten sich an Alexander Kirchner. Die erste Frage mal vom Grundsatz her: Reichen die Mittel aus Sicht der EVG aus, um zu einer nachhaltigen Verbesserung – sprich auch Verjüngung – des Abbaus des Investitionsrückstaus der Bestandsinfrastruktur zu kommen? Also wird mit den Mitteln die Schiene jünger? In der Stellungnahme wird ja von mindestens sieben Milliarden Euro gesprochen, die gebraucht werden. Und da fehlt natürlich etwas, da klafft eine Lücke.

Die zweite Frage: Wie wirkt sich eigentlich diese geplante dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Deutschen Bahn AG aus? Also die Frage der Dividende und der Mittel, die von der Deutschen Bahn AG erbracht werden müssen. Vielleicht auch dazu eine Stellungnahme? Vielen Dank.

Vorsitzender: Danke. Für die FDP-Fraktion Kollege Herbst, bitte.

Abg. **Torsten Herbst** (FDP): Vielen Dank. Danke auch an die Sachverständigen, dass wir heute über dieses wichtige Thema hier reden können. Ich habe zwei Fragen an Frau Moebus. Der eine Knackpunkt – und der ist ja schon in den Fragen der Kollegen deutlich geworden – betrifft ja die Frage: Wie messen wir eigentlich den Erfolg der eingesetzten Mittel? Daran knüpft sich an: Welche Qualitätskennzahlen liegen dem zugrunde, um ein tatsächliches Abbild der Qualitätsverbesserung zu bekommen? Meine Frage wäre: Was schlägt der Rechnungshof vor, in Abweichung zu dem System der Qualitätskennziffern, die jetzt im vorliegenden Entwurf der LuFV vorgesehen sind?

Die zweite Frage betrifft die Laufzeit. Wir reden hier über erhebliche Mittel, die über 10 Jahre investiert werden, ohne dass der Gesetzgeber eine Möglichkeit hat, in diesen Vertrag einzugreifen. Es gibt ja verschiedene Vorschläge, Revisionsklauseln einzuführen. Meine Frage – auch an den Bundesrechnungshof – ist: Wie bewerten Sie, dass hier eine so lange Laufzeit vorgesehen ist, die quasi über zwei Legislaturperioden hinausgeht? Und was sehen Sie als geeignete Instrumente an, um zwischenzeitlich auch gegensteuern zu können, wenn sich erweist, dass manches in dem Vertrag, so wie es angedacht war, sich nicht realisiert?

Vorsitzender: Vielen Dank. Kollegin Leidig bitte, für die Fraktion DIE LINKE.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Auch von mir ganz herzlichen Dank, für die teilweise wirklich sehr inspirierenden Stellungnahmen. Ich möchte vorwegschicken, dass aus unserer Sicht die LuFV I und II keineswegs Erfolgsgeschichten sind, Kollege Burkert. Die Tatsache, dass man damit den Netzzustand auf einem guten Niveau halten und sogar verbessern wollte, ist ja nicht eingetroffen. Im Gegenteil, das Netz altert, ist deutlich veraltet und es gibt laut Verkehrsministerium einen Instandhaltungsrückstand von 50 Milliarden Euro. Also da kann man – finde ich – nicht von einem Erfolg sprechen. Aus unserer Sicht gibt es zwei zentrale Ursachen für den Misserfolg. Die erste ist, dass die Deutsche Bahn AG als privatwirtschaftlich agierender Konzern Gewinne aus dem Netz generiert hat. An dieser Problemstellung ist bisher noch nicht grundsätzlich etwas geändert worden. Das halten wir für schwierig. Wir finden, dass das Unternehmen an volkswirtschaftlichen Zielen ausgerichtet werden muss. Und der zweite große Punkt ist, dass die Deutsche Bahn insgesamt tendenziell völlig unterfinanziert ist, insbesondere wenn man das mit europäischen Nachbarländern vergleicht, wo die Bahn eben einen deutlich höheren Stellenwert bei den Investitionen pro Einwohner genießt.

Ich möchte jetzt zwei Fragen an Dirk Flege von der Allianz pro Schiene stellen. Sie haben ja auch alle Eisenbahnunternehmen im Blick und ich würde gerne wissen, wie aus Ihrer Sicht die grundlegenden Kritikpunkte, die auch der Bundesrechnungshof immer wieder geäußert hat, in dem jetzigen LuFV-III-Versuch aufgegriffen wurden. Welche Schwierigkeiten sehen Sie da nach wie vor? Reicht die Summe aus, die dort vorgesehen ist, um die Schwierigkeiten zu beheben? Die zweite Frage ist die nach dem Verfahren, wie diese LuFV III zustande gekommen ist. Also wir haben immer kritisiert, dass es eine deutliche Demokratisierung des Unternehmens Deutsche Bahn geben muss. Kommt das Verfahren dem entgegen? Oder sehen Sie da Nachholbedarf?

Vorsitzender: Vielen Dank. Kollege Gastel für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wenn wir jetzt über die LuFV III reden,



dann fangen wir ja – wie schon die Begrifflichkeit aussagt – nicht bei Null an, sondern wir können auf die Wirkung oder Nicht-Wirkung von der LuFV I und der LuFV II, also auf einen Zeitraum von inzwischen fast zehn Jahren, zurückblicken, was die Finanzierung so genannter Ersatzinvestitionen in das deutsche Schienennetz angeht. Wir müssen da leider festhalten, der Investitionsstau liegt hier bei angenommenen 49 Milliarden Euro. Also einem Betrag, der riesig ist, und der unter der LuFV I und der LuFV II nicht kleiner, sondern größer geworden ist. Damit kann man sicherlich nicht von einem Erfolg sprechen. Auch wenn uns dieses Instrument in vielen Grundsätzen durchaus sympathisch ist, hat es eben ganz offensichtlich Defizite, die eben nicht zu den Verbesserungen geführt haben, die wir dringend im Schienennetz, was die Leistungsfähigkeit und Verlässlichkeit betrifft, brauchen: bei den Brücken 18,5 Milliarden Euro Rückstand, bei den Gleisanlagen 16 Milliarden Euro Rückstand. Das Durchschnittsalter der Anlagen ist erheblich gestiegen, zwischen 2015 und 2018 allein bei den Brücken von 57,4 auf 72,5 Jahre. Da gab es auch eine statistischen Korrektur, weil die Brücken älter sind als angenommen. Bei den Tunnelstrecken von 44,5 auf 46,7 Jahre. Bei den Stellwerken, bei den Bahnübergängen, auch bei den Personenaufzügen und bei den Rolltreppen ist das Durchschnittsalter deutlich gestiegen, was im Hinblick auf Barrierefreiheit und Störungsfreiheit sicherlich auch ein Indiz sein dürfte. Bei der Energiesparte sieht es geradezu trostlos aus, was die Entwicklung des Durchschnittsalters angeht. Also eine wirklich schwierige Situation. Hinzu kommt die Preissteigerung, dass das Geld sozusagen durch steigende Preise aufgefressen wurde. Wir haben infolge all dieser Entwicklungen mehr Langsamfahrstellen als jemals zuvor. Die LuFV I und II haben den Zerfall und den Alterungsprozess nicht aufhalten können.

Meine erste Frage geht an Herrn Prof. Böttger. Ich möchte gerne wissen: Wie lässt sich aus Ihrer Sicht dieser Rückstand an notwendigen Investitionen erklären? Und wo ist der Misserfolg der LuFV I und der LuFV II zu sehen, wenn es um die Betriebsqualität und die Nach-oben-Entwicklung des Durchschnittsalters der Infrastruktur geht?

Meine zweite Frage richtet sich an Herrn Dr. Martin Henke vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. Hier geht es um den runden Tisch

„Baustellenmanagement“. Ich möchte gerne wissen. Welche Empfehlungen dieses runden Tisches halten Sie für besonders wichtig und wie finden Sie diese in dem Entwurf für die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III wieder? Werden die Anforderungen beispielsweise an kapazitätsschonendes Bauen ausreichend abgebildet? Wie sehen Sie diese Ergebnisse des runden Tisches in der LuFV III berücksichtigt oder eben auch nicht berücksichtigt?

Vorsitzender: Vielen Dank. Frau Moebus bitte, Sie wären dran mit der ersten Antwortrunde. Also vier Fragen haben Sie bekommen, das wären jetzt 20 Minuten. Es obliegt Ihnen, zu schauen, wieviel Sie davon brauchen.

Romy Moebus (Bundesrechnungshof): Also die Frage bezog sich auf das Interview unseres Präsidenten, Herrn Scheller, der über den Zustand der Bahn und die Ziele gesprochen hat. Gemeint hat er damit natürlich den größeren Zeitraum bzw. die Ziele der Bahnreform. Denn die Ziele der Bahnreform waren ja, ein schuldenfreies Unternehmen auf den Weg zu bringen, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern und den Haushalt zu entlasten. Es ist ja genau das Gegenteil passiert. Zwar kam es zu einem nominalen Zuwachs bei der Schiene, relativ gesehen aber zu den anderen Verkehrsträgern, insbesondere zur Straße, hat die DB eben den Abstand zu anderen Verkehrsträgern noch vergrößert. Der Haushalt wurde auch nicht entlastet, sondern seit LuFV I, II und jetzt über LuFV III wird die Belastung für den Bundeshaushalt noch weiter steigen. Gleichzeitig steigt im Moment auch noch die Verschuldung der Bahn. Was war die Idee der LuFV? Die Idee der LuFV war, nicht mehr jedes einzelne Vorhaben der Bahn, jede einzelne Maßnahme in einer einzelnen Zuwendung zu bewilligen, sondern der Bahn Spielräume zu gewähren. Man stellt ihr Gelder zur Verfügung, damit sie bestimmte Maßnahmen durchführt, die sie dann nach eigenen wirtschaftlichen Gesichtspunkten priorisieren kann. Und man setzt bestimmte Ziele fest, oder Qualitätskennzahlen – ich will mal vorsichtig sein, ich will nicht den Begriff Ziele verwenden – sondern man hat gesagt, sie soll Ziele erreichen. Diese Qualitätskennzahlen, die werden seitdem erfasst. Unser Problem ist es – und dann komme ich gleich auf die zweite Frage –, dass diese Qualitätskennzahlen zum Teil sanktionsbewährt sind, zum Teil



nicht, dass sie aber den Zustand der Bahn in Gänze nicht abbilden. Diese Qualitätskennzahlen spiegeln seit Jahren den Eindruck „es ist doch alles gut mit der Bahn“. Man muss sich nur mal den Bundesverkehrswegeplan 2030 ansehen, da steht in der Einleitung „Die Qualitätskennzahlen der Bahn sind alle eingehalten“. Das stimmt aber so nicht, denn schon allein an dem steigenden Nachholbedarf kann ich erkennen, dass der Zustand der Anlagen der Bahn immer älter wird und deshalb auch unbedingt investiert werden muss.

Fehlanreize: ja, gibt es. Wir sehen die Fehlanreize darin, dass der Bund der Bahn Bundesmittel für Ersatzinvestitionen gibt, während die Instandhaltung aus den Eigenmitteln der Bahn finanziert werden soll. Unseres Erachtens besteht der Fehlanreiz darin, dass die Bahn eben keinen Anreiz hat, eine permanente Instandhaltung ihrer Anlagen sicherzustellen und damit auch eine Langlebigkeit der Anlagen zu erreichen, sondern dass sie Anlagen auch – ich benutze mal den umgangssprachlichen Begriff – „verrotten“ lässt und wartet, bis dann der Bund die Ersatzinvestition finanziert. Sie haben das Beispiel Fehmarnsund-Brücke genannt. Das hat unser Präsident genannt. Wir sehen – dazu gibt es auch einen eigenen Bericht an das Parlament – bei der Fehmarnsund-Brücke genau diesen Fall, dass nämlich die Tragseile seit Jahren und die komplette Brücke in ihrer Instandhaltung vernachlässigt werden und man wartet, bis der Bund die neue Ersatzinvestition tätigt.

Die dritte Frage bezog sich auf die Erfolgskontrolle. Es gibt seit Jahren keine Erfolgskontrolle im Sinne des § 7 Bundeshaushaltsordnung. Bei einer Erfolgskontrolle wäre es notwendig, dass der Bund erst einmal von sich aus definiert, welche Bahn und in welchem Zustand er sie haben will. Dass er also wirklich Ziele vorgibt. Welches Netz will er haben? In welchem Zustand und wie groß und umfangreich soll dieses Netz mit seinen Anlagen sein? Und auf dieser Basis müssen dann Ziele genannt werden und dann kann eine Erfolgskontrolle laufen. Wir alle haben bis heute keine Erfolgskontrolle gesehen, in der man mal verglichen hat, was war vor LuFV I, II, III und was ist jetzt seit der LuFV. Haben sich die Vorgaben des Bundes tatsächlich bewahrt?

Die nächste Frage bezog sich auf den Zehnjahresvertrag. Wir haben natürlich Verständnis, dass die Bahn Planungssicherheit will. Sie sieht dadurch

auch die Möglichkeit, dass die Bauindustrie, also ihre Auftragnehmer, sich darauf einstellen können, in ihrer personellen und technischen Ausstattung. Wir sehen diesen Vorteil auch, der besteht unbestreitbar. Was wir allerdings als schwierig sehen, ist, wenn diese Mittel der Bahn für zehn Jahre zur Verfügung gestellt werden, ohne dass die Möglichkeit besteht, nochmal nachzusteuern. Deshalb haben wir vorgeschlagen, eine qualifizierte Sperre einzufügen. Das heißt, der Bahn zuzusagen, dass sie das Geld bekommt, aber wir verbinden das mit gewissen Forderungen. Und eine zweite oder dritte Tranche sollte dann auch nur ausgezahlt werden, wenn diese Forderungen erfüllt wären. Eine solche Forderung wäre zum Beispiel, dass bestimmte Kennzahlen fortgeführt werden, zum Beispiel der Ursache-Wirkungszusammenhang, der ja im Moment erforscht wird. Die Bahn hat da ein Forschungsprojekt in Auftrag gegeben, in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium. Dass wir diese Ergebnisse abwarten und dann auch einarbeiten. Warum haben wir das gefordert? Weil wir bei der LuFV I und II gesehen haben, immer wenn Nachsteuerungsbedarf bestand, der ja auch zum Großteil vom Parlament in seinen Beschlüssen aufgegriffen wurde, hatten wir keine Chance dies umzusetzen. Das Verkehrsministerium hat uns immer geantwortet: „Wir verhandeln mit der Bahn auf Augenhöhe.“ Das heißt, was die Bahn nicht will, das kann ich nicht durchsetzen. Genau vor dem Hintergrund halten wir hier eine qualifizierte Sperre für erforderlich, um sicherzustellen, dass Forderungen vor allen Dingen aus dem Parlament – denn sowohl der Rechnungsprüfungsausschuss, als auch der Haushaltsausschuss, haben ja große Teile unserer Empfehlungen aufgegriffen – aufgegriffen werden können.

Vorsitzender: Vielen Dank. Herr Kirchner, bitte sehr. Sie haben das Wort.

Alexander Kirchner (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)): Vielen Dank auch für die Möglichkeit, hier unsere Position auch nochmal darlegen zu können. Wir haben es ja schriftlich gemacht und ich würde auch versuchen, mich an dem Text zu orientieren, was die beiden Fragen angeht. Die erste Frage war ja, wieso wir die LuFV für unterfinanziert halten. Dabei muss man feststellen – nochmal aus unserer Sicht –, dass wir das Instrument der LuFV sehr wohl als positiv



und gut erachten und dass dieses auch in der LuFV I- und LuFV II-Phase gegenüber dem vorherigen Instrument, sehr wohl zu einer Verbesserung der Möglichkeiten, die Infrastruktur in Ordnung zu bringen, geführt hat. Wenn auch im Ergebnis die eigentlichen Ziele, nämlich die Infrastruktur im Altersdurchschnitt zu verbessern, nicht erreicht wurden, was eigentlich nicht am Instrument, sondern an der Ausgestaltung der finanziellen Mittel liegt.

Zweitens begrüßen wir, dass man jetzt darüber nachdenkt, die LuFV auf zehn Jahre auszudehnen. Das bringt Vor- und Nachteile. Der Vorteil ist, dass damit mehr Planungssicherheit gegeben ist und insbesondere die Bauindustrie sich auf diese Situation einstellen kann, um tatsächlich auch langfristiger zu planen und Investitionen in Maschinen und Anlagen zu tätigen, was notwendig ist. Es hat sich genau in den letzten beiden LuFV-Phasen gezeigt, dass man langfristig Klarheit haben muss, ob man Investitionen in Geräte und Anlagen und auch natürlich in Personal tätigt, um auch langfristig Planungssicherheit zu haben. Der Nachteil, der sich aus dieser langen Laufzeit ergibt, ist, dass es keine Klarheit über die Baupreisentwicklung gibt. Gerade in der letzten LuFV wurde das Ziel, nämlich den Turnaround im Jahr 2018/2019 zu erreichen, was die Altersentwicklung angeht, dadurch verfehlt, weil einfach die Baupreissteigerungen in manchen Gewerken so stark waren, dass einfach das Geld nicht gereicht hat, um tatsächlich die notwendigen Maßnahmen zu machen. Und genau da ist auch jetzt eine Kritik anzusetzen, dass hier Baupreissteigerungen von rund zwei Prozent für den Zeitraum der zehn Jahre unterstellt werden, wobei schon heute klar ist, dass in vielen Gewerken das überhaupt nicht reichen wird. Wir haben in manchen Gewerken in den letzten drei Jahren Baupreissteigerungen von 25 Prozent gesehen. Es gibt zwar Gewerke, wo wir auch unter den zwei Prozent liegen, aber unterm Strich kann man davon ausgehen, dass die Baupreisentwicklung auch in den nächsten Jahren aufgrund demografischer Entwicklung und Bau-boom insgesamt nicht abnehmen wird und somit die unterstellten zwei Prozent Baupreissteigerung nicht ausreichen werden und dass wir am Ende entweder über Nachverhandlungen oder, wie auch immer, zu einer Erhöhung der Gelder kommen müssen oder am Ende die vorgesehenen Maßnahmen tatsächlich nicht stattfinden werden.

Dann würde ich als nächsten Punkt dazu darstellen wollen, dass hier ja schon zweimal die 49 Milliarden genannt worden sind – als Instandhaltungsrückstau. Diese Zahl ist eine alte Zahl, die bis 2017 und 2018 galt. Wir haben im Rahmen unserer Möglichkeit der innerbetrieblichen Mitbestimmung die Frage gestellt, wie viel denn heute investiert werden müsste, um diesen Instandhaltungsrückstau zu beseitigen. Der Wiederbeschaffungswert für 2019 bei der Infrastruktur der Netz AG liegt bei 56,8 Milliarden Euro und bei den Bahnhöfen bei 8,8 Milliarden Euro, so dass sich daraus ein Instandhaltungsrückstau im Jahr 2019 von mittlerweile 65,6 Milliarden Euro ergibt. Also es nimmt dramatisch zu. Der Instandhaltungsrückstau ist in den letzten Jahren hochgewachsen und er wächst weiter hoch. Und genau das ist der Punkt, dass wir sagen: Wir müssen ja irgendwann mal den Turnaround erreichen. Wann schaffen wir es, diesen Altersabbau oder den Altersverfall der Infrastruktur zu stoppen und dort haben wir die Frage gestellt, wie viel Geld wäre denn notwendig, damit tatsächlich dieser Altersabbau gestoppt werden kann und wir diesen Turnaround erreichen – und die Frage wurde beantwortet. Wenn man das im Jahr 2020 über einen Zeitraum von fünf Jahren LuFV-Betrachtung machen will, wären für die nächsten fünf Jahre durchschnittlich 6,7 Milliarden Euro notwendig, um tatsächlich diesen Verfall zu stoppen. Noch nicht berücksichtigt ist die Baupreissteigerung. Das ist alles noch auf der Basis der jetzigen Kalkulation, wie sich auch die Baupreise ergeben. Wenn man diese 6,7 Milliarden Euro mit der LuFV vergleicht, wie sie auf dem Tisch liegt, dann stehen dort in der LuFV für diese fünf Jahre 5,8 Milliarden Euro durchschnittlicher Betrag. Dabei muss man aber berücksichtigen, dass rund 300 Millionen Euro Sondermaßnahmen sind, die in der Kalkulation eigentlich nicht berücksichtigt werden dürfen, so dass wir zu dem Ergebnis kommen, dass wir eine Unterdeckung von rund 1,2 Milliarden Euro in der LuFV haben. Entweder müssten also die 6,7 Milliarden auf sieben Milliarden hoch gesetzt werden oder man müsste von den 5,8 Milliarden die 300 Millionen Sondermaßnahmen für die letzten fünf Jahre rausrechnen. Es ergibt sich dieses Delta. Wenn man erreichen will, dass wir wirklich diesen Altersverfall der Infrastruktur stoppen wollen und langsam – ich sage mal über Jahrzehnte – vielleicht nach vorne kommen. Dabei sind auch



die Fragen unberücksichtigt, die sich daraus ergeben, inwieweit die unterstellten 385 Millionen Euro Bedarfsplanmittel denn überhaupt auch bei der LuFV wirken. Denn auch dort ist in der LuFV III im Verhältnis zur LuFV II nochmal ein Anstieg von 240 Millionen Euro drin. Also Mittel, die ja nicht direkt zufließen, sondern über die Bedarfsfördermittel in den Neu- und Ausbau gehen und wo man unterstellt, dass sie positive Wirkungen auch auf die Bestandsinfrastruktur haben werden. Aber das ist eine Unterstellung, die bisher nicht belegt worden ist.

Damit würde ich auf die zweite Frage übergehen wollen, nämlich wie sich das auf das Unternehmen auswirkt. Erstmal ist dort festzustellen, dass wir begrüßen, dass die Koalition im Rahmen ihres Koalitionsvertrags klare und ja auch gute Ziele für die Entwicklung der Bahn vorgegeben hat, nämlich mit der Position einer Verdopplung des Personenverkehrs bis 2030 und einer Steigerung des Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent Modal Split bis 2025. Das unterstützen wir. Und wir finden, das sind gute Ziele, die in die Zeit passen und auch notwendig sind, um die Klimawende im Verkehrsbereich mit zu organisieren. Die Bahn hat ihrerseits diese Ziele aufgegriffen und zu hinterlegen versucht, indem sie mit einem Konzept „Starke Schiene“ weitgehend diese Ziele aufgenommen hat: nämlich Verdopplung des Personenverkehrs und Steigerung des Schienengüterverkehrs auf 70 Prozent. Allerdings hat sie die Jahreszahlen verändert: nicht 2030, sondern 2040 ist als Zielwert dort vorgesehen, weil sie schon erkennt, dass man das auf der bestehenden Infrastruktur bis 2030 überhaupt nicht schaffen könnte. Um das allerdings umsetzen zu können, kalkuliert die Bahn mit einem Investitionsbedarf bis 2040 von rund 90 Milliarden Euro. Die muss die Bahn selbst aufbringen, um das Ziel Verdopplung Personenverkehr und Steigerung Schienen- und Güterverkehr zu erreichen. Insbesondere natürlich ihr neues Fahrzeugmaterial, das notwendig ist. Das heißt, wenn man diesen Wachstumskurs verfolgen will, muss die Bahn in den nächsten Jahren erheblich mehr Eigenmittel aufbringen, als sie heute für den Verkehr aufbringt. Und jetzt komme ich wieder zurück zum Thema LuFV. Genau da liegt auch ein Stück weit das Problem, dass mit der LuFV die Mittel, die der Bund dort einbringt, die Mittel, die die Bahn selbst erbringen muss, deutlich angehoben worden sind. Nämlich einmal

Eigenmittel, die die Bahn in die Instandhaltung einbringen muss, dann bezüglich der Instandhaltungsaufwendungen, des Hochlaufs bei der klassischen Instandhaltung. Auch bei der Dividende sind ja Erhöhungen vorgenommen worden. Was im Ergebnis dazu führt, dass die Bahn jährlich 950 Millionen Euro mehr Gewinn machen muss, Rendite machen muss, um die Auswirkungen aus der LuFV zu finanzieren. Natürlich fehlt dieses Geld, um am Ende den Wachstumskurs der Bahn, um neue Fahrzeuge zu kaufen, andere Dinge kaufen bzw. machen zu können. Jetzt haben wir mitbekommen, dass ja der Klimabeschluss vom 20. September vorsieht, elf Jahre lang eine Milliarde Eigenmittel zu erhöhen. In wie weit diese Eigenmittel, die die Bahn dort noch bekommt, mit gegengerechnet werden können, ist unklar, weil bisher völlig unklar ist, was mit diesen Eigenmitteln gemacht wird. Ob die in Infrastruktur, und wenn ja, in welche Infrastruktur – neue Infrastruktur oder Bestandsinfrastruktur – reingehen, ist unklar. Unterm Strich sind wir da aber der Auffassung, dass der Anspannungsgrad für das Unternehmen durch die LuFV III erheblich wächst, durch diese 950 Millionen Euro im Schnitt der nächsten Jahre, die zusätzlich erwirtschaftet werden müssen. Und völlig unklar ist, wie daraus dann hinterher noch eine Wachstumsstrategie für das Unternehmen finanzierbar sein wird.

Vorsitzender: Vielen Dank, als nächster Herr Flege bitte. Es gab auch an Sie zwei Fragen.

Dirk Flege (Allianz pro Schiene e.V.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Die erste Frage war: Wie steht die Allianz pro Schiene zur der grundsätzlichen Kritik des Bundesrechnungshofes am LuFV-III-Entwurf? Für mich ist die Kritik gedanklich zweigeteilt. Es ist einmal die wirklich sehr grundsätzliche Kritik, die sich an der Änderung des Verfahrens generell bemisst. Wir sind ja von den bürokratieintensiven einzelmaßnahmenbezogenen Verfahren, die wir vor der LuFV I hatten, hin zu dieser Output-Kontrolle gekommen. Das heißt, der Bund gibt Geld und erwartet dafür Qualität und Ergebnisse. So wie man das aus der Wirtschaft in der Tat kennt: Management by Objectives, Führung durch Ziele. Diese grundsätzliche Kritik vom Bundesrechnungshof an der LuFV, die teilen wir als Allianz pro Schiene nicht. Ich bin jetzt das dritte Mal als Sachverständiger bei einer LuFV Anhörung, das heißt, ich war bei allen dreien



dabei. Und bei allen drei LuFV-Anhörungen gab es diese Kritik vom Bundesrechnungshof. Insofern ist das eine alte Grundsatzfrage, die meines Erachtens auch mal grundsätzlich, politisch geklärt werden müsste. Ich glaube, wenn die LuFV III abgeschlossen wird, dann ist sie grundsätzlich geklärt. Ich denke im sachlich richtigen Sinne.

Dann gibt es einen zweiten großen Bereich der Kritik beim Bundesrechnungshof. Ich sag mal, mit vielen Einzelkritikpunkten und auch Verbesserungsvorschlägen. Die kann man definitiv nicht so pauschal beantworten, wie ich es eben mit dieser Einzelfallprüfungsmaßnahme gemacht habe. Da sind viele Punkte dabei, die sehr bedenkenswert sind, bei der Kritik des Bundesrechnungshofs. Einiges ist ja im LuFV-III-Entwurf auch berücksichtigt worden. Zum Beispiel Ihr Vorschlag, die Qualitätskennzahlen zu erweitern, die Gleislage, das ist ja aufgenommen worden. Es ist ja nicht so, dass der Bundesrechnungshof seit vielen Jahren als einsamer Mahner in der Wüste steht und niemand ihm zuhört. Also viele Punkte werden ja aufgegriffen. Einen Punkt möchte ich aber besonders hervorheben, den ich für sehr diskussionswürdig halte und der nach wie vor im LuFV-III-Entwurf nicht gut oder ausreichend geregelt ist. Der Bundesrechnungshof weist seit der LuFV I darauf hin, dass es mögliche Fehlanreize zwischen Ersatz- und Instandhaltungsinvestitionen gibt. Das ist, wenn man jetzt mal die Privatperspektive einnimmt, sein eigenes Haus zum Maßstab nimmt, wer da was bezahlt, intellektuell sehr gut nachzuvollziehen. Das eine ist Aufwand, das Schmierer der Weiche. Das ist Instandhaltung, das wird nicht von der LuFV tangiert, wird nicht vom Staat bezahlt. Das andere sind Ersatzinvestitionen. Und diese Frage, ob man das Anlagevermögen nicht verrotten lässt, weil man darauf spekuliert, dass der Bund den Ersatz bezahlt. Das ist nicht nur eine akademische Frage, das ist eine sehr reale Frage aus dem Leben, die, glaube ich, jeder intellektuell nachvollziehen kann. Warum ich diese Frage besonders hervorhebe und diese Kritik des Rechnungshofes in diesem Punkt nicht nur intellektuell teilen kann, ist die Tatsache, dass die bei mir organisierten Gleisbaufirmen das auch punktuell bestätigen – aus der Praxis. Und das ist, denke ich, wo wir alle nochmal innehalten sollten und nachdenklich werden sollten, ob wir diesen Punkt nicht in einer LuFV III tiefer beleuchten sollten. Und mir schwebt ein Prüfauftrag vor, ein

intensiver Prüfauftrag. Den könnte man im § 13.9 – wo ja diese Qualitäts-Kontrollkennzahl innerhalb von zwei Jahren erarbeitet werden soll – da könnte man sich mit dieser Frage vertieft beschäftigen, ob das dann nun wirklich eine intellektuelle Übung ist oder ob da in der Praxis tatsächlich eine gewisse Fehlsteuerung vorliegt. Bislang hat der Bund immer gesagt, wir erhöhen den Mindestinstandhaltungsbeitrag von DB Netz – und das ist sozusagen unsere Sicherheit. Das ist von der Richtung her nachvollziehbar und gut und intellektuell, wie gesagt alles einwandfrei. Aber ich würde diese Frage gerne vertiefen – und zwar auch von Praktikern aus dem Gleisbau einmal überprüft sehen. Das wäre also ein ganz konkreter Änderungsvorschlag, wo wir uns auf die Kritik des Rechnungshofes beziehen.

Dann haben Sie gefragt, ob die Summe ausreicht. Der Investitionsstau, das ist ja jetzt nicht nur eine Frage, was die DB im Rahmen der Mitbestimmung der EVG erzählt oder was heute in der Zeitung steht. Die LuFV II und die LuFV III geben ja Hinweise – sehr verklausuliert. Aber in der Präambel ist die Rede davon, dass dieser Generationenansatz, den man erstmals in der LuFV II verfolgen wollte, dass der in 25 Jahren zu dem Ergebnis führen soll, dass es einen definierten Zielzustand des Netzes gibt. Ich sage mal jetzt: eingeschwungen, ein guter Zustand. So ist es damals auf der Tonspur auch berichtet worden. In der Präambel der LuFV III ist dieser Zeitraum jetzt auf 20 Jahre reduziert worden. Es sind ja auch fünf vergangen. Das heißt, das ist genau der Indikator, dass unser Schienennetz immer noch in einem unbefriedigenden Zustand ist. Und dieser eingeschwungene Zielzustand, der wird nach den jetzigen Planungen der LuFV III in 20 Jahren erreicht. Und damit ist auch in der LuFV III, ohne dass das Wort Investitionsstau erwähnt wird, dieser Ansatz drin – und dieser Hinweis. Und ich glaube, das ist der Hauptgrund – und da schließe ich mich Alexander Kirchner ausdrücklich an – warum der Zustand des Schienennetzes nach wie vor unbefriedigend ist. Dieser jahrzehntelange Investitionsstau, und eben nicht, dass das Instrument LuFV das Falsche ist, sei es LuFV I, LuFV II oder LuFV III. Das muss man, glaube ich, der Fairness halber dazu sagen. Ob die Höhe, die wir jetzt vom Bund für die LuFV III bekommen, in dem Zehnjahreszeitraum ausreicht oder nicht, vermag ich nicht abschließend zu beantworten. Woran liegt das?



Weil der Bund, der ja ein Gutachten in Auftrag gegeben hat, wieviel Bedarf nötig sei, dieses Gutachten nicht veröffentlicht hat. Die DB, so hört man, soll auch eines in Auftrag gegeben haben. Dieses Gutachten ist auch nicht zugänglich. Das heißt, wir stochern hier alle im Nebel. Und nur aus dem Bauch heraus jetzt mit konkreten Zahlen zu kommen, als Allianz pro Schiene, was da jetzt objektiv nötig sei: Für so eine Art der Lobbypolitik stehen wir jedenfalls nicht zur Verfügung. Dass es zu wenig ist, ist klar. Aber wieviel fehlt, kann ich Ihnen nicht konkret sagen.

Dann war die Frage nach dem Verfahren zur Entstehung der LuFV: Damit sind wir überhaupt nicht glücklich. Wie viele von Ihnen hier im Raum wissen, hat die Allianz pro Schiene auch die Verbände aus der Zivilgesellschaft organisiert. Und ich finde es unter demokratietheoretischen Aspekten höchst bedenklich, wie hier von der Planung her mit so vielen Milliarden Euro Steuergeld umgegangen wird. Wir reden über fünf Milliarden Bundesgeld, jedes Jahr, zehn Jahre. Das ist viel Geld und es ist gut investiert bei der Schiene. Aber was der Bund, was die Steuerzahler dafür wiederkriegen an Leistungen, an Gegenleistungen, das entscheidet ausschließlich die Exekutive mit ihrem Bundesunternehmen. Und ich finde, dass das vom Verfahren her nicht in Ordnung ist. Der Bundestag hat, genau wie die Verbände des Sektors, nur noch die Möglichkeit, das Gesamtpaket abzunicken: Friss oder stirb. Und die Kapazitätskennzahl, die wir als Allianz pro Schiene schon bei der LuFV I und bei der LuFV II angemahnt haben, hätten wir auch gerne in der LuFV III. Das ist nämlich die übergeordnete, verkehrspolitische Kennzahl, die es nach wie vor nicht gibt. Wir haben viele sinnvolle Einzelkennzahlen. Aber das sind alles Teilaspekte. Und wenn wir das aus Unternehmenssicht sehen, Zielvereinbarung mit dem Management – jeder Unternehmer kennt das, jeder CEO, dass man leitende Angestellte versucht zu steuern, über Zielvereinbarungen – wenn man das in Gänze nicht sehr gut macht, dann geht es gutgemeint in eine falsche Richtung. Und diese Gefahr haben wir nach wie vor auch beim Netz. Deswegen brauchen wir auch diese übergeordnete Qualitätskennzahl. Diese Diskussion findet komplett nur beim Bund mit seinen Bundesunternehmen statt – ohne Parlament. Damit ist die Vertretung der Steuerzahler außen vor – und ohne den Sachverstand des Sektors. Das ist nicht gut. Da wün-

schen wir uns auch den § 13.9, den es jetzt zum ersten Mal in der LuFV III gibt, mit dieser Zweijahresfrist. Da hätte ich gerne verbindlich den Prozess definiert, dass innerhalb dieser Zweijahresfrist diese Kapazitätskennzahl erarbeitet werden soll – mit dem Sachverstand des Sektors, der Branche und gerne auch des Bundestages. Diese Kapazitätskennzahl muss dann auch verbindlich gelten. Das ist die Frage zu dem Verfahren mit dem Hinterzimmer. Es gab ja mal im Rahmen der LuFV II-Anhörung den Auftrag an das Eisenbahnbundesamt – Herr Hörster ist ja heute da –, dass man diese Kapazitätskennzahl per Auftrag als Studie ermitteln möge. Das war als ein Ergebnis der Anhörung einer der Wünsche des Parlaments. Warum wurde diese Studie nicht veröffentlicht? Das ist doch der zentrale Punkt. Was passiert mit dem Steuergeld? Ich kenne sie bis heute nicht. Ich finde das auch unter demokratietheoretischen Gesichtspunkten nicht gut. Warum gibt es keine Anhörung zu diesen übergeordneten Qualitätskennzahlen? Das sind so die Fragen, die ich mir zum Verfahren stelle.

Ansonsten unterm Strich: Die LuFV hat positiv gewirkt. Der Netzzustand ist aus Sicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen besser geworden. Das ermittelt die Bundesnetzagentur jährlich in unabhängigen Umfragen, bei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das ist keine Stichprobe, sondern da sind wirklich alle dabei. Aber es bleibt natürlich ein insgesamt unbefriedigender Zustand, wegen der jahrzehntelangen Vernachlässigung des Schienennetzes. Dankeschön.

Vorsitzender: Herzlichen Dank. Wir machen weiter mit Dr. Dannenbaum. An Sie wurde auch eine Frage gerichtet.

Dr. Joachim Dannenbaum (Mazars GmbH & Co. KG): An mich wurde die Frage gestellt, wie meine Aussage zur Entwicklung der Qualitätskennzahlen zu interpretieren sei. Auch im Vergleich zu dem, was ich im Rahmen meiner Beratungstätigkeit in der Privatwirtschaft sehe: Zunächst möchte ich festhalten, dass wir ausschließlich mit der Ermittlung des finanziellen Bedarfs der LuFV III – für Instandhaltung und Ersatzinvestitionen – beauftragt worden sind. Das Thema Qualitätskennzahlen war nicht Bestandteil unseres Auftrages. Insofern kann ich da nur als interessierter Laie zu dem Thema Stellung nehmen und erzählen, wie ich das letztendlich bei Unternehmen der Privatwirt-



schaft sehe. Steuerungszahlen oder Qualitätskennzahlen werden auch in der Privatwirtschaft grundsätzlich immer diskutiert – bei jeder Unternehmensführung, die ich kenne. Grundsätzlich sind es immer komplexe Zahlen, die sich auch über die Jahre in jedem Unternehmen entwickeln. Sie sollen eine eierlegende Wollmilchsau sein. Sie sollen komplexe Sachverhalte in einer Zahl abbilden, die jeweilige Verantwortlichkeit des Einzelnen messen und beurteilen und sie sollen möglichst keine Fehlanreize erzeugen. Das heißt, die Mitarbeiter sollen nicht nur auf die Kennzahlen orientiert hin arbeiten, sondern dem Gesamtziel gegenüber. Diese Anforderung – egal ob es sich um den Return of Investment oder Umsatzzahlen, Deckungsbeiträge oder sonst irgendetwas handelt – ist immer schwierig und wird laufend optimiert. Das ist natürlich im System so komplex. Die Infrastruktur potenziert dies noch einmal. Das heißt, dass man bei der LuFV I automatisch alle Qualitätskennzahlen so entwickelt hat, dass sie genau das messen, was man messen will. Wenn das gelungen wäre, würde mich das aus meiner Erfahrung heraus total überraschen. Das ist ein Prozess, der sich über die Jahre entwickeln muss. In der LuFV III ist ja auch schon geregelt, dass die Qualitätskennzahlen auch während der LuFV III weiterentwickelt werden sollen. Weil einfach eine Qualitätskennzahl immer nur dann etwas wert ist, wenn man mit ihr Erfahrung hat und sie beurteilen kann. Von daher glaube ich, dass die Verbesserungen und Ergänzungen im Bereich der QKZ der LuFV III ein Schritt in die richtige Richtung sind. Das sie noch nicht das Ziel sind, ist klar.

Auch was Herr Flege schon gesagt hat, das Thema Kapazitätskennzahlen und so weiter: Man kann in verschiedene Richtungen denken. Wir haben an einer Kennzahl mitgearbeitet: das Thema Substanzwert. Auch das wurde eben schon angesprochen. Es gab bisher keine Kennzahl zum Nachholbedarf. Da gibt es jetzt eine. Sie ist nicht pönalbewehrt, weil – wie ich gesagt habe – die Erfahrung, wie eine solche Zahl zu werten ist, fehlt. Was kann man daraus ablesen, was nicht? Was für Fehlanreize bedeutet das? Das dauert drei, vier, fünf Jahre bis man das hinbekommt. Dann kann man sie auch gerne pönalisieren. Ja, ich glaube, das zu der leider leicht einschränkenden Aussage.

Vorsitzender: Vielen Dank, als nächstes Herr Sennhenn, bitte.

Frank Sennhenn (DB Netz AG): Schönen Dank. Die Frage ging in Richtung Barrierefreiheit bei den Bahnhöfen. Bringt uns das voran und was bedeutet das für die Kunden? Wir streben mit der LuFV III eine weitgehende Barrierefreiheit in den Bahnhöfen für unsere Kunden im Personenverkehr an. Und wir werden dabei auch so vorgehen, dass wir versuchen, die Bahnhöfe, wo die höchste Frequenz an mobilitätseingeschränkten Personen sich bewegt, dann auch nach vorne zu ziehen. Das ist sozusagen der investive Teil. Aber mir ist schon auch wichtig zu sagen, dass wir darüber hinaus natürlich noch eine Reihe von weiteren Themen haben, die wir für mobilitätseingeschränkte Personen machen. Wir bieten Hilfestellungen beim Einstieg in die Fahrzeugen an den Bahnhöfen an. Das muss man vorreservieren. Dann kann man das bekommen. Wir bieten für mobilitätseingeschränkte Personen und ihre Begleiter separate Plätze in den Fahrzeugen an. Und es wurde jetzt auch hier das Thema Rolltreppen angesprochen. Ja, wir haben da eine Alterung in den Rolltreppen. Aber wir haben in der Vergangenheit deutlich mehr Instandhaltungsmittel in die Rolltreppen reingesteckt, als wir das vielleicht gemäß LuFV II müssten. Schlichtweg weil wir da eine Kennzahl eingeführt haben, welche Verfügbarkeit an Rolltreppen wir erreichen möchten. Und wir monitoren das auch entsprechend. Die Frage, was das für die Kunden bedeutet: Ich glaube, es ist klar, dass für die Kunden damit deutlich mehr Teilhabe am öffentlichen Leben möglich wird. Soweit von mir.

Vorsitzender: Dann machen wir weiter mit Prof. Böttger, bitte.

Prof. Dr. Christian Böttger (Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin): Mir war von Herrn Gastel die Frage gestellt worden, nach einer Erklärung, wie denn bei den Investitionen ins Bestandsnetz dieser Rückstand soweit ansteigen konnte. Ich glaube, es war in der LuFV I angelegt, als ein Zuschuss des Bundes, der sozusagen die Eigenmittel der DB komplementieren sollte. In dieser Phase war es natürlich schon so, dass die DB eben andere Geschäfte sehr stark im Fokus hatte. Und da vielleicht auch nicht zu sehr den Fokus jetzt drauf hatte, das Netz in Deutschland instand zu halten. Das muss man, glaube ich, nicht weiter vertiefen. Ich glaube, ein ganz wichtiger Punkt – Herr Kirchner hatte schon darauf hin-



gewiesen – ist sicherlich das Thema der Kostensteigerung. Wir haben also zum einen die Bauinflation – gerade in den letzten Jahren. Wir haben das Thema Planungsrecht, das sich deutlich verschärft hat. Das führt eben dazu, dass viele Maßnahmen langsamer sind und mehr Geld kosten. Und es gibt einen dritten Punkt, über den sehr selten gesprochen wird – was ich eigentlich sehr betrüblich finde –, dass sich natürlich die technischen Regeln immer weiter verschärfen. Wir haben eine Fülle von kleinen Regeln, die einzeln nicht immer beeindruckend wirken, aber die dazu führen, dass alle Leistungen, die die DB wirklich erbringen muss – im Gleisbereich etwa – immer teurer werden. Wenn Sie mal Herr Sennhenn zum Thema Gleisleitern fragen: Da gibt es ja viele kleine Sachen, die das immer teurer machen. Ich glaube, dass wäre eigentlich auch ein Thema, das man grundsätzlich angehen sollte. Das heißt also, ein Teil der Probleme, die wir haben, besteht darin, dass das Geld in den letzten Jahren einfach nicht gereicht hat – auch durch Probleme, die eben nicht von der DB zu vertreten sind. Dann muss man sehen, dass wir ja mit der LuFV eigentlich ein System geschaffen haben, mit dem man erkennen sollte, wie gut denn der Zustand ist. Ich war auch schon bei den Anhörungen zu LuFV I und zur LuFV II mit dabei. Ich habe schon immer gesagt, dass eigentlich die Kennzahlen nicht ausreichen. Ich finde das System grundsätzlich richtig. Aber die Kennzahlen sind eigentlich nicht präzise genug und stellen eben nicht sicher, dass die Qualität wirklich ausreichend ist. Und ich sehe mich darin bis heute bestätigt. Also das Gefühl ist eben, dass der Zustand und die Pünktlichkeit eher schlechter werden. Aber sozusagen die Qualitätskennzahlen – zumindest die sanktionsbewehrten Kennzahlen – signalisieren, dass alles in Ordnung sei. Das ist also ein grundsätzliches Problem. Und letztlich zeigt der Anstieg der Investitionsrückstände eben auch, dass das System eigentlich in dieser Form noch nicht in Ordnung ist. Und die Messzahlen messen eigentlich nicht das Richtige. Das ist die Herausforderung: Wir müssen sehen, dass wir die Kennzahlen verbessern.

Das zweite Problem, das ich dabei sehe, sind die richtigen Sanktionen. Wie will ich denn ein Unternehmen sanktionieren, das die Ziele nicht erreicht und das die Infrastruktur nicht in einem gu-

ten Zustand erhält? Wir haben momentan Sanktionen, die besagen, dass dem Unternehmen weiteres Geld weggenommen wird. Das ist eigentlich kein besonders sinnvoller Anreiz. Am Ende steht doch der Bund gemäß Grundgesetz für die Eisenbahninfrastruktur in der Verantwortung. Da muss man eben überlegen, ob das überhaupt die richtige Sanktionswaffe ist. Mir erschiene es als eine viel sinnvollere Maßnahme, diesen Aspekt in die Bonussysteme des Managements einzuarbeiten.

Drittens ist zu sagen, dass die sanktionsbewehrten Kennzahlen zwar alle nicht angeschlagen haben. Aber zum Beispiel die Kennzahl Altersentwicklung hat eigentlich in den letzten Jahren gezeigt, dass diese Frage durchaus problematisch ist. Da ist der Eindruck – ich meine, es wird jetzt nicht alles öffentlich ausgetragen –, dass weder das Verkehrsministerium noch der Bundestag darauf angesprungen sind. Wir haben also in vielen Anlagengruppen einen Alterungsprozess der Infrastruktur, der zeigt, dass etwas nicht in Ordnung ist.

Das zweite Problem liegt auch in der Messung. Wir haben aus meiner Sicht doch beunruhigend häufig Änderungen der Messverfahren. Wir haben 2012 eine große Veränderung des Durchschnittsalters gehabt. Das ist nirgendwo kommentiert worden, nirgendwo diskutiert worden. Es gab dann 2017 erneut Änderungen in der Altersmessung der Brücken. Und wir haben das auch bei anderen Bauelementen: Bei den Unterführungen gibt es auch irgendwelche Methodenänderungen. Das wird nirgendwo diskutiert und alle nehmen das achselzuckend hin. Vielleicht hat man auch die Instrumente, die die LuFV heute vorgibt – also auch in der politischen Entscheidungsfindung – nicht hinreichend umgesetzt. Ich glaube, das ist ungefähr das Problem, wie es zu diesem Rückstand kommt. Und wieso er eigentlich so lange besteht und er auch nicht diskutiert und bemerkt worden ist. Vielen Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank. Last but not least, Dr. Henke, bitte.

Dr. Martin Henke (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Der runde Tisch Baustellenmanagement, das war ja ein runder Tisch, an dem der ganze Sektor zusammengesessen hat. Das Hauptthema dort war das kundenfreundliche Bauen. Wieso



kundenfreundliches Bauen als Forderung des runden Tisches? Weil tatsächlich eben die LuFV insofern ja erfolgreich gewirkt hat, als dass die DB immer mehr im Bestand gebaut hat. Es ist ja auch nicht so – der Eindruck sollte nicht entstehen –, als ob der Verkehr nicht in der Zeit auch stark angewachsen wäre. Es ist zwar der Anteil am Modal Split jetzt nicht allzu viel mehr geworden, aber der Verkehr hat insgesamt doch auf der vorhandenen Infrastruktur wesentlich zugenommen. Die DB hat sehr viel mehr Weichen ausgewechselt, Brücken ausgewechselt etc.. Weil die DB das möglichst preiswert machen wollte – ganz im Sinne des Bundesrechnungshofes –, hat sie natürlich Verfahren gewählt, die möglichst billig sind. Nämlich mit möglichst großer Auslastung der Maschinerie möglichst viel in kurzer Zeit zu bauen – allerdings unter Sperrung der entsprechenden Strecken, was zu Schienenersatzverkehr, zu teilweise sehr weiträumigen Umleitungen, teilweise eingeschränkter Erreichbarkeit von Gleisanschlüssen etc. geführt hat. Was aber auch dazu führte, dass das Schienenverkehrsunternehmen Pönalen ihrer Auftraggeber, beispielsweise der Aufgabenträger im SPNV, bekommen haben, was einige wirklich in wirtschaftliche Schwierigkeiten gebracht hat. Insofern etwas, was dann auch wiederum negative Folgen hatte – auch für die Akzeptanz am Markt. Was ist daraus zu folgern? Man muss kundenfreundlicher bauen! Man muss mehr mit Hilfsbrücken arbeiten, mit Bauweichen, mit Umfahrungen, um den Betrieb aufrecht zu erhalten. Das sind nur so ein paar Beispiele. Man muss auch in einzelnen Fällen zusehen, wenn Strecken sehr stark ausgelastet sind, dass man die Bauarbeiten nachts konzentriert und am Wochenende – das so genannte „Bauen unter dem rollenden Rad“, wie man das nannte, und ggfls. auch wesentlich teurere, schnellere, automatisierte Technik einzusetzen, die mehr Geld kostet. Ich bin im Moment selbst von einer Baumaßnahme der DB Netz betroffen. Da wird eine Brücke im Kölner Süden ausgewechselt. Bei der dortigen extrem angespannten Kapazitätssituation hat sowas auch sofort massive Auswirkungen auf den Betrieb. Enormer Schienenersatzverkehr, die wenigen Züge die noch fahren, sind völlig überfüllt. Bisher war in der LuFV kein Geld vorgesehen, dass man an der Stelle, wo diese Brücke ausgewechselt wird, eine Hilfsbrücke baut. In dem LuFV-III-Entwurf ist dafür jetzt Geld eingestellt. Natürlich muss man

sagen – also bei der Summe von der man jetzt redet – um die 100 Millionen Euro pro Jahr: Das ist ein guter Einstieg. Natürlich kann man sich als Branche allerdings auch noch mehr vorstellen. Das muss man an der Stelle sagen. Man wird damit nicht alles nach Zufriedenheit der Kundschaft gestalten können, zumal auch die Baupreise ja erheblich angezogen haben. Und manchmal stellt sich eben auch die Schwierigkeit, dass eine Bau-firma eben überhaupt gar nicht bereit ist, nur nachts zu bauen – etwa aufgrund ihrer eingeschränkten Kapazität. Aber mit etwas Geld kann man da schon etwas machen. Alles, was da an zusätzlichen Mitteln reingesteckt wird, ist nicht überflüssig, weil es dazu dient, die Bereitschaft beim Verkehrsträger Schiene zu bleiben, aufrecht-zuerhalten – auch wenn er eben in dieser Zeit erhebliche Ertüchtigungsmaßnahmen über sich ergehen lassen sollte. Der runde Tisch Baustellenmanagement ist mittlerweile abgeschlossen. Er ist in einen runden Tisch Kapazität überführt worden. Dieses Kapazitätsthema, das uns ähnlich wichtig ist, wie der Allianz pro Schiene, wird jetzt in einem weiteren großen runden Tisch, an dem ich auch die Ehre habe, teilzunehmen, weiter verfolgt. Das zeigt, dass es offensichtlich auch bei der DB Netz mittlerweile stärker angekommen ist. Aber da sind wir noch lange nicht bei dem, was man sich als Branche wünschen kann. Wollte man tatsächlich alles an Nebenwirkungen von Baustellen abfedern, wären Größenordnungen von 300 bis 400 Millionen Euro pro Jahr erforderlich – und die sind natürlich nicht in dem Entwurf drin. Andererseits muss man sehen, dass dieser erste Ansatz einzusteigen, sehr wertvoll ist. Man muss es ja auch erst einmal ausprobieren. Wir sehen das als einen Schritt in die richtige Richtung an.

Vorsitzender: Vielen Dank. Wir sind damit am Ende der ersten Runde und machen gleich weiter mit der zweiten Runde. Ich darf das Wort nochmal für die CDU/CSU-Fraktion an den Kollegen Donth geben.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Ja, vielen Dank Herr Vorsitzender. Ich möchte meine nächste Frage an den Herrn Präsidenten Hörster richten. Wir haben jetzt viel über diese Qualitätskennzahlen gesprochen, über die Kontrolle, die das Gegenstück zu dieser Pauschalierung auf der anderen Seite ist. Und da sind ja zahlreiche Maßnahmen in der LuFV III vorgesehen, die gerade Ihre Behörde



treffen und die Ihnen Aufgaben zuweisen und insofern trifft ja auch die Kritik, dass die Kontrolle nicht ausgeübt werde, auch indirekt Ihr Haus. Ist es denn aus ihrer Sicht so, dass durch die jetzt vorliegende LuFV III – die ja nicht nur ein Austausch des Gültigkeitsdatums der LuFV II beinhaltet, sondern eine kräftige Weiterentwicklung der bisherigen Regelung ist – das, was man jetzt als Handhabe, als Steuerungsoption, drinnen hat, eine deutliche Verbesserung erfährt? Macht es Ihre Arbeit einfacher? Es geht ja bis hin zum Betreten von Grundstücken und Geschäftsräumen, der Einsichtnahme in Bücher – also nicht nur quasi Papierkontrolle – sondern wirklich physische Vor-Ort-Kontrollmöglichkeiten. Sind sie darauf eingerichtet, dieses zu tun? Kann das Ihre Arbeit in diese Richtung tatsächlich verändern, was die Kontrolle angeht? Wie schätzen sie das ein?

Die zweite Frage nochmals an Herrn Sennhenn zum Netz der Regionalbahn. Also man hört ja auch immer diesen Vorwurf, die DB konzentrierte sich hauptsächlich auf den Fernverkehr. Weil das ist ja das, was dann der Konzern auch mache und dieses Regionalnetz und die anderen Netze, die vernachlässige sie und stelle sie etwas in die zweite, dritte Reihe. Also das war jetzt keine Unterstellung, sondern ich kolportiere da nur, was ja auch gesagt worden ist. Jetzt ist die Vorgabe drinnen, dass sie diese Netze jedes Jahr um zehn Prozent zu verbessern haben – gerade die Regionalnetze. Deshalb meine Frage. Schaffen Sie das? Und wie wird sich das auswirken? Danke.

Vorsitzender: Danke sehr. Für die AfD-Fraktion Herr Wiehle nochmal, bitte.

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD): Ja, Herr Vorsitzender, danke für das Wort. Aus Sicht der AfD-Fraktion möchte ich gerne nochmal etwas tiefer schürfen, denn ob die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wirklich das optimale Instrument ist und die Strukturen, in denen sie arbeitet, das ist durchaus zu hinterfragen. Eine Frage möchte ich nochmal an Frau Moebus stellen: Diesmal zitiere ich aber nicht den Präsidenten des BRH, Herrn Scheller, sondern greife einen anderen Punkt auf. Allgemein ist die heutige Finanzierung der Bahninfrastruktur in Deutschland, insbesondere auch durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, wegen ihrer geringen Transparenz an vielen Stellen umstritten. Und die Kritik an mangelnder Überwachung von Wirksamkeit und Effizienz des

Mittleinsatzes, die haben wir heute schon an vielen Stellen zu hören bekommen. Welche alternativen Modelle einer transparenteren Infrastrukturfinanzierung könnte es geben? Vorbildlich könnte der Bahninfrastrukturfonds BIF der Schweiz sein. Jetzt ist meine konkrete Frage: Was halten Sie von diesem Modell? Ich hoffe, Sie kennen es. Könnte es dazu beitragen, viele der von Ihrem Hause kritisierten Defizite zu beheben?

Die zweite Frage möchte ich an Herrn Prof. Böttger richten. Im Zuge der Bahnreform ist der Konzern Deutsche Bahn AG mit seiner verschachtelten Struktur, so wie er heute ist, entstanden. Insbesondere besteht die Infrastruktursparte der Bahn bekanntlich ihrerseits nochmal aus drei verschiedenen Unternehmen der DB Netz, der DB Station Service und der DB Energie. Diese Struktur sorgt für erhebliche Reibungsverluste, wie viele Beispiele zeigen. Trüge es nach Ihrer Sichtweise zu einer effizienteren Mittelverwendung bei, wenn die drei genannten Unternehmen zeitnah zusammengeführt und in einer Gesellschaft ohne Gewinnerzielungszwang in direkten Bundesbesitz geführt würden? Dankeschön.

Vorsitzender: Danke sehr. Kollegin Lühmann für die SPD-Fraktion, bitte.

Abg. **Kirsten Lühmann** (SPD): Ja, Dankeschön. Herzlichen Dank auch von meiner Seite nochmal an alle Sachverständigen. Neben den üblichen Positionen, die wir ja schon kannten, denke ich, hat diese Anhörung auch viele neue Aspekte hervorgebracht. Vorausschickend möchte ich nur eins sagen: Wenn ich mit meiner Enkeltochter vereinbare, dass sie innerhalb von sechs Monaten von einer Schulnote Fünf auf eine Vier kommt, und sie schafft das, dann hat sie 100 Prozent des Ziels erfüllt. Das heißt aber noch lange nicht, dass das gut ist. Nur das mal zur Einordnung von Qualitätskennzahlen. Und jetzt meine Frage. Die erste geht an Herrn Sennhenn: Sie haben auch in den Fragen und Antworten immer wieder den Vorwurf gehört, dass die Bahn die Instandhaltung vernachlässige, weil Sie dann ja das Geld vom Bund bekomme, um Ersatzinvestitionen tätigen zu können. Ich denke, das ist ein Vorwurf, der gravierend ist. Und es wurde ja auch schon mehrfach gesagt, dass es eigentlich für einen Unternehmer auch eine sinnvolle Strategie sein kann. Könnten Sie uns dazu mal eine Einordnung geben?



Und die zweite Frage geht an Herrn Henke: Sie haben in Ihrer Stellungnahme etwas geschrieben, was ich sehr gerne gelesen habe. Die SPD ist schon immer der Meinung, dass wir bei den Netzen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen deutlich mehr tun sollten. Wir haben ja auch mitinitiiert, dass es jetzt Gelder für deren Schienennetz gibt. Und Sie regen an – was wir auch richtig finden –, mit denen auch eine LuFV zu vereinbaren. Nun haben wir bis jetzt immer gehört, dass das europarechtlich schwierig sei. Im Gegenteil sagen Sie jetzt, nein, nach der Recast-Verordnung sei das eigentlich geboten. Wenn Sie da vielleicht noch etwas mehr zu sagen können? Weil wir immer etwas anderes gehört haben. Herzlichen Dank.

Vorsitzender: Danke sehr. Kollege Herbst, bitte für die FDP-Fraktion.

Abg. **Torsten Herbst** (FDP): Vielen Dank. In meiner ersten Frage an Herrn Sennhenn möchte ich mich nahtlos Frau Lühmann anschließen, denn Herr Flege hat ja hier einen ziemlich schweren Vorwurf erhoben, dass die Gleisbauunternehmen feststellten, dass tatsächlich bei der Instandhaltung Vernachlässigungen zu verzeichnen seien – in der Hoffnung, dass die Ersatzinvestitionen durch den Bund getragen würden. Die Frage an Herrn Sennhenn ist: Was tun Sie eigentlich intern, damit es nicht zu dieser Praxis kommt? Und sehen Sie Bedarf, dort Ihren Instrumentenkasten nachzuschärfen, um den Interessenkonflikt ganz klar zu vermeiden, dass bei der Instandhaltung gespart wird?

Meine zweite Frage geht an Frau Moebus: Das Bahnnetz ist ein natürliches Monopol. Das kann man nicht wegdiskutieren. Wäre es vor dem Hintergrund der ganzen Diskussionen, die wir hier führen, am Ende nicht sinnvoller, dass es zu einer klaren Trennung von Netz oder Netzsparten und dem operativen Zugbetrieb kommt – im Sinne einer Schaffung von mehr Transparenz und einer Fokussierung auf den Erhalt der Infrastruktur?

Vorsitzender: Danke sehr. Frau Kollegin Leidig, bitte für DIE LINKE.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Ja zwei Fragen. Eine noch mal an Dirk Flege: Meine Bitte, dass Sie die wichtigsten drei Veränderungspunkte noch einmal darstellen, die aus Ihrer Sicht zum jetzigen Entwurf der LuFV III auf den Tisch müssen und

in die Verhandlungen hinein kommen müssen. Und die zweite Frage geht an Alexander Kirchner: Sie haben in Ihrer Stellungnahme in Punkt 4 einen Schienenfonds als Finanzierungsinstrument vorgeschlagen. Mich würde interessieren, was aus Ihrer Sicht der wesentliche Vorteil wäre? Würde das die LuFV ersetzen? Wenn ja, was wären die wesentlichen Vorteile und was müsste passieren, um in dieser Richtung weiter zu kommen?

Vorsitzender: Danke sehr. Kollege Gastel, bitte für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Besten Dank. In der ersten Runde habe ich ja Kritik daran geäußert, dass in der Laufzeit der LuFV I und der LuFV II das Durchschnittsalter gestiegen sei und dass es hier weitere Verschlechterungen gegeben habe. Ich möchte mich jetzt mehr auf den LuFV-III-Vertragsentwurf konzentrieren. Wir begrüßen den Ansatz sehr, was es da für ein Konstrukt gibt. Dass es eine Output-Orientierung gibt und nicht nur jedes einzelne Projekt für sich genommen genehmigt werden muss. Wir begrüßen im Grundsatz auch die Verlängerung der Laufzeit auf zehn Jahre, weil damit einfach eine höhere Planungssicherheit für alle da ist: für die Deutsche Bahn, die planen muss, für die Genehmigungsbehörden die Personal aufstocken müssen, auch für die Bauwirtschaft, die Personal und Maschinen entsprechend bereitstellen muss, damit zu Gunsten einer leistungsfähigeren Infrastruktur die Mittel auch tatsächlich abfließen können. Aber es gibt da schon auch noch Kritikpunkte. Wir wissen immer noch nicht so genau, wie es um den Zustand der Infrastruktur steht und es gibt zwei Gutachten, die da Aufschluss geben sollen, die uns nicht vorgelegt werden. Wir haben mehrfach darum gebeten, dass diese Gutachten ausgehändigt werden. Wir haben sie nicht bekommen. Ähnlich ist es da mit der Tatsache, dass die Bundesregierung eigene Messfahrten auf dem Netz der Deutschen Bahn veranlasst und durchgeführt hat. Wir kennen die Ergebnisse dieser Messfahrten nicht und trotzdem wird ein milliarden-schwerer neuer Vertrag aufgelegt, ohne wirklich sagen zu können, ob damit die Defizite der LuFV I und der LuFV II ausgeschaltet werden oder ob die in die Zukunft fortgesetzt werden. Das ist natürlich eine sehr unbefriedigende Situation, in der wir uns befinden. Wenn man Verträge über so viel Geld eingeht, nicht zu wissen, wie wirksam es



gegenüber den Milliarden ist, die in der Vergangenheit doch teilweise wirkungslos investiert wurden.

Ich habe eine Frage an Herrn Sennhenn, von der Deutschen Bahn. Sie haben in der ersten Runde auf die Frage eines Kollegen zum Thema Barrierefreiheit geantwortet. Meiner Meinung nach doch aber sehr oberflächlich, beziehungsweise kurz und knapp und wenig konkret. Ich möchte gerne wissen, Herr Sennhenn, welche Vorgaben macht die LuFV III ganz konkret, was Barrierefreiheit angeht? Verändert sich etwas mit der LuFV III? Welche Ziele müssen Sie mit der LuFV III ganz konkret erfüllen, damit auch Menschen mit Mobilitätseinschränkung in die Züge kommen, auf die Bahnsteige kommen, Menschen mit Sehbehinderung sich besser zurecht finden? Was konkret bringt die LuFV III gegenüber ihren beiden Vorgängerverträgen?

Dann habe ich noch eine Frage an die beiden Vertreter der Bundesregierung, also das BMVI. Ich möchte gerne wissen, was eigentlich passiert, wenn die Deutsche Bahn die eigeplanten Eigenmittel nicht aufbringen kann. Gibt es dann auch weniger Geld vom Bund? Welche Konsequenzen hat das? Denn die Dividende, die Sie in dem Vertrag annehmen, ist höher als die durchschnittlich gezahlte Dividende der letzten Jahre – und deswegen muss diese Frage natürlich schon gestellt werden. Und der zweite Teil, der sich direkt darauf bezieht: Wie wirkt sich dieser Druck auf höhere Gewinne, die ja überwiegend aus der Infrastruktur kommen, auf die Trassenpreise aus? Haben Sie da Berechnungen durchgeführt? Was bedeutet es für die Trassenpreise, wenn die Deutsche Bahn aus dem Betrieb ihrer Infrastruktur höhere Gewinne an den Bund abführen muss? Was hat das für Auswirkungen?

Vorsitzender: Danke sehr. Wir sind damit auch am Ende der zweiten Fragerunde und kommen jetzt zu den Antworten. Rekordhalter diesmal ist Herr Sennhenn mit vier Fragen.

Frank Sennhenn (DB Netz AG): Ja, ich habe es befürchtet. Ich fange mal mit der Frage Regionalbahnen an. Die Aussage war, die stünden in der zweiten und dritten Reihe – und zehn Prozent Verbesserung, schaffen wir das? Wie wirkt sich das aus? Also zunächst einmal möchte ich festhalten, dass wir natürlich bei den Regionalstrecken über

Strecken reden, die über eine deutlich geringere Frequenz an Zügen verfügen, als die anderen Strecken. Deshalb haben wir sie ja auch separat behandelt. Die Konsequenz daraus ist, dass die Infrastruktur deutlich toleranter gegen Störungen oder Fehler ist, die in der Infrastruktur vorhanden sind, als es die restliche Infrastruktur ist. Wir haben tatsächlich – und ich glaube das ist vor dem Hintergrund des Rückstaus verständlich – versucht, die Mittel so zu priorisieren, dass wir in Summe für das System möglichst viel erreichen können. Was bedeutet, dass wir in der Tat in den Regionalstrecken, wenn man so will, unterproportional investiert und auch instand gehalten haben, weil wir wissen, dass die Infrastruktur toleranter ist und wir auch heute aktuell eine deutlich höhere Pünktlichkeit auf dieser Infrastruktur fahren, als auf der restlichen Infrastruktur. Wir sind außerordentlich dankbar für die Vorgaben, die jetzt in der neuen LuFV gemacht worden sind – und wir waren ja Teil der Verhandlungen gewesen. Es ist für uns völlig klar, dass wir diesen Weg natürlich nicht endlos weiter gehen können, sondern dass wir jetzt verstärkt auch wieder in die Regionalnetze investieren müssen – und das werden wir auch tun.

„Schaffen wir das?“ ist die zweite Frage gewesen. In der Tat, wir werden das schaffen, insbesondere, weil Bauen in der regionalen Infrastruktur deutlich einfacher ist, als beispielsweise in der Infrastruktur auf Knoten oder auf Korridoren, die hoch befahren sind. Wir haben hier die Möglichkeit, sehr schnell Sperrpausen zu bekommen und wir haben auch in der Regel die Möglichkeit – Herr Henke hatte das vorhin schon angesprochen – einfacheren Schienenersatzverkehr zu machen. Also insofern ist mir da absolut nicht bange. Wir werden das schaffen.

Dann bin ich für die zweite Frage und die dritte Frage von Frau Lühmann und Herrn Herbst außerordentlich dankbar, dass ich dazu einmal Stellung nehmen darf. Wenn wir denn als DB Netz AG versucht hätten, Instandhaltungsmittel zu sparen, um am Ende in Ersatzinvestitionen zu gehen, dann wäre es konsequent gewesen, wenn wir uns an die Mindestinstandhaltungsbeträge der LuFV II gehalten hätten. Das haben wir faktisch nicht getan. Ich habe mir die Werte für die DB Netz AG mal hier gezogen. Wir haben in 2015 in der Instandhaltung



– also im Bereich der Eigenmittel – mit 191 Millionen Euro mehr in Stand gehalten, als wir gemusst hätten. In 2016 328 Millionen, 2017 389 Millionen mehr, in 2018 512 Millionen Euro und 2019 nach jetzigem Stand 457 Millionen Euro. Und ich prognostiziere, dass wir auch mit den höheren Werten, die wir jetzt in der LuFV III verhandelt haben, ein ähnliches Bild sehen werden, dass wir tatsächlich über dieses Maß hinausgehen. Ich möchte auf einen Zusammenhang in diesem Kontext hinweisen, der mir schon wichtig ist. Ich glaube, es liegt auf der Hand, dass wenn eine Infrastruktur in dem Maße überaltert ist, wie wir es ja hier alle kennen, es völlig irrelevant ist, ob das 49 Milliarden sind oder irgendeine andere Zahl. Auf jeden Fall ist die Infrastruktur signifikant überaltert. Dann bedeutet das faktisch, dass wir mehr Instandhaltungsmittel in die Infrastruktur reingeben, als wir es täten, wenn sie auf einem durchschnittlich guten Zustand wäre. Also ich behaupte genau das Gegenteil ist der Fall. Wir stecken deutlich mehr Instandhaltungsmittel in die Infrastruktur rein, als wir es täten, wenn wir sozusagen einen Rückstau hätten, der im normalen Bereich wäre. Und das ist mir schon wichtig, weil diese Kritik trifft mich im Herzen auch ganz persönlich und mir ist wichtig, die hier auszuräumen. Wir tun deutlich mehr in der Instandhaltung, als wir müssen. Da kann man immer irgendwelche Einzelfälle vorziehen, wo es vielleicht dann mindestens mal so aussieht, als wäre es anders. Aber man kann nicht davon reden, dass wir uns das Leben einfach gemacht hätten oder Gewinn maximiert hätten, indem wir Instandhaltung zurückgestellt hätten.

Herr Gastel, Ihre Frage zu dem Thema Barrierefreiheit: Ich bin da in der Tat ein bisschen oberflächlich gewesen. Sehen Sie es mir bitte nach. Ich spreche hier insbesondere für die DB Netz AG. Ich bin jetzt nicht ganz so zu Hause bei der DB Station und Service AG. Was wir da tun werden? Wir werden die Bahnsteige auf ein Maß aufhöhen, das es mobilitätseingeschränkten Personen deutlich leichter macht, in die Züge zu kommen – also Stichwort „Bahnsteige, die heute unter 55 Zentimeter liegen, anheben“. Es wird daneben taktile Leitsysteme auf den Bahnsteigen geben, so dass blinde Personen sich dort entsprechend orientieren können. Es wird taktile Wege geben, taktile Handlaufschilder, Stufenmarkierungen. Wir werden nochmal sehr stark in Höhenfördertechnik,

sprich Fahrstühle, investieren, um es diesen Personen deutlich leichter zu machen. Die Frage war, welche Vorgaben gibt es in der LuFV? Es gibt dazu eine tatsächlich sanktionsbewährte Kennzahl. Sie heißt „Funktionalität Bahnsteige und weitreichende Barrierefreiheit“. Aber was da jetzt ganz genau im Detail bei dieser Kennzahl gemessen wird – sehen Sie es mir bitte nach – kann ich jetzt nicht beantworten. Aber wir können das ja nachreichen.

Vorsitzender: Genau, vielleicht kann das ja nachgereicht werden. Das wäre, glaube ich, auch für die anderen Kolleginnen und Kollegen hier von Interesse.

Frank Sennhenn (DB Netz AG): Machen wir, klar. Soweit von meiner Seite.

Vorsitzender: Sie sind damit fertig? Herzlichen Dank auch für das Nichtausschöpfen der Zeit. Dann wäre jetzt Frau Moebus dran. Auch Sie hatten zwei Fragen.

Romy Moebus (Bundesrechnungshof): Ja, die eine Frage war: Wieso ist die Finanzierung der Bahn durch den Bund so wenig transparent und gibt es Alternativen? Und die zweite Frage war: Wäre eine Trennung von Bahn und Netz wünschenswert? Würde das vielleicht die Probleme, die wir haben, entschärfen?

Zur ersten Frage: Transparenz. Das ist genau unser Problem. Wir sind – und ich möchte hier gleich auch nochmal eine Aussage von vorhin korrigieren – nicht grundsätzlich gegen die LuFV. Wir haben auch mehrfach schon schriftlich klargestellt, dass wir nicht zu dem alten Verfahren von vor der LuFV 2008 und jünger zurückkommen wollen, wo jede einzelne Anlage und jede einzelne Maßnahme mit einer besonderen Zuwendung und einem Zuwendungsbescheid und einer Verwendungsnachweisprüfung und, und, und... kontrolliert und finanziert wurde. Wir sind der Meinung, dass man ein so großes Netz nur über Kennzahlen steuern kann und auch ganz viel pauschalieren muss. Unser Problem ist aber, dass wir davon ausgehen, dass diese Qualitätskennzahlen ein realistisches Abbild des Zustandes der Bahn in all ihren Anlagen sicherstellen. Das habe ich ja vorhin schon mal in meinem ersten Vortrag klargestellt. Das ist eben nicht so. Wir haben im Moment neun sanktionsbewährte Qualitätskennzahlen. Da haben wir zum Beispiel eine Anzahl Infrastrukturmän-



gel. Gemessen wird da erst ein Mangel, der nach der LuFV I 180 Tage bestand, und nach der LuFV II, der 100 Tage bestand. Bei der Qualitätskennzahl theoretischer Fahrzeitverlust: Sie alle wissen, dass ein ausgefallener Zug oder ein Zug, der auf halber Strecke, weil er so verspätet ist, dass er wieder zurückfährt und an seinem Zielbahnhof nie ankommt, der erscheint da ja auch nicht. Der hat auch keine Zeit verloren, sondern der ist irgendwann wieder zurück zu seinem Ausgangsbahnhof gekommen. Gedacht war ja mit der LuFV – die Idee war ja nicht schlecht –, wir machen neue Qualitätskennzahlen und es gelingt uns, mit diesen neuen Qualitätskennzahlen den Zustand besser zu erfassen und abzuwägen. Wir sehen das insgesamt positiv, dass man sich hier bemüht hat, neue Kennzahlen festzulegen. Es gibt jetzt die Qualitätskennzahl „Substanzwert“, die allerdings nicht sanktionsbewährt ist und leider auch keine Aussage zum tatsächlichen Zustand der Infrastruktur der Bahn zulässt. Der Gutachter selbst, der für das Erstellen dieser Qualitätskennzahl, für die Untersuchung erforderlich war, der hat gesagt, er wünsche sich eine Zustandserfassung und eine Berücksichtigung bei dieser Kennzahl. Diese Kennzahl hängt zusammen mit dem Nachholbedarf. Das ist ja hier an verschiedener Stelle schon dargestellt worden. Der Nachholbedarf ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Nach wie vor haben wir das Problem, dass der Nachholbedarf eine rein rechnerische Größe nur auf der Basis des Anlagenalters ist und er nicht den Zustand, der sich nicht nur aus dem Alter der Anlage, sondern auch aus der Nutzungsintensität ergibt, abbildet. Sie alle wissen, dass eine Brücke oder ein Gleis, über das vielleicht am Tag zehn Nahverkehrszüge oder Bummelzüge fahren, ganz anders belastet wird, als wenn dieses Gleis oder diese Weiche auf einer der Hauptstrecken mit Schwerverkehr – ich sage jetzt mal im Rheintal – liegt, wo ein ICE und ein Güterverkehr nach dem anderem darüber „donnert“. Das ist unser Problem. Wir sind der Meinung, diese Qualitätskennzahl muss weiterentwickelt werden. Deshalb auch unsere Empfehlung, die LuFV nicht vorbehaltlos für zehn Jahre abzuschließen, sondern sie in Schritten zu gehen und eine qualifizierte Sperre im Haushalt vorzusehen und sie erst freizugeben, wenn diese Qualitätskennzahl weiterentwickelt wurde. Bei der neuen Qualitätskennzahl „Gleislage“ haben wir ein ähnliches Problem. Man hatte schon bei der

LuFV II versucht, hier eine Qualitätskennzahl „Gleislage“ zu entwickeln. Es wurde schon vermerkt, dass der Bund selbst mit eigenen Messfahrzeugen fährt, das Ganze stoppt. Wir wissen nur, die Messungen haben stattgefunden. Ein Gutachter hat empfohlen, das Messnetz auszuweiten, weil er der Meinung war, dass das, was er für den Bund gemessen hat, nicht repräsentativ sei. Und er hat empfohlen, in Streckenkategorien zu messen und auch Streckenbänder zu berücksichtigen. Auch dies ist mit der neuen Kennzahl nicht erfolgt. Die dritte neue Kennzahl ist „Netzverfügbarkeit“. Das ist eine Weiterentwicklung der Kennzahl „theoretischer Fahrzeitverlust“, nur dass es hier nicht um die Erfassung in Zeiträumen, also in Sekunden oder Minuten geht, sondern da werden die Mängel auf Streckenlängen erfasst – aber auch diese nur ab einer bestimmten Größenordnung. Kurz um, wir sehen das Instrument LuFV grundsätzlich positiv, sind aber der Meinung, dass wir zu einem Portfolio von Qualitätskennzahlen kommen müssen, die den Zustand der Bahn realistisch abbilden.

Das ist das Thema Transparenz: „Gibt es Alternativen?“ war ja auch ein Teil der Frage. Zum Beispiel das Schweizer Fondsmodell. Der Fonds wird ja, glaube ich, unter anderem auch aus den Einnahmen der Straßenmaut gespeist. Der stellt der Schweizer Bahn eine Menge Geld zur Verfügung. Im Moment liegt es nicht am Geld, was die Bahn braucht. Ich glaube, das hat die Diskussion heute gezeigt. Es ist sehr viel Geld da und die LuFV III sieht für die Bahn auch eine deutliche finanzielle Besserstellung vor. Das Problem ist doch, dass man mit dem Fondsmodell einen Haushalt außerhalb des Bundeshaushalts betreibt. Und da habe ich natürlich als Vertreterin des Bundesrechnungshofs aus haushaltsrechtlicher Sicht grundsätzliche Bedenken. Das Problem ist auch die Steuerung. Inwieweit kann der Bund als Geldgeber und als 100-Prozent-Eigentümer der Bahn auf diesen Fonds zugreifen? Sie alle kennen das Urteil des Bundesverfassungsgerichtes vom November 2017, wo explizit nochmal festgestellt wurde, dass die Bundesregierung für die sachgerechte Erfüllung der Allgemeinwohlverpflichtung – das ist dieser Gewährleistungsauftrag, der im Grundgesetz festgeschrieben ist – verantwortlich ist. Und dass sie dazu die notwendigen Informationen von der Bahn erhalten muss und auch dem Parlament darüber zu berichten hat. Der Bund hat



insgesamt für dieses Unternehmen eine Gesamtverantwortung. Ich habe gegen diese Fondslösung nicht nur aus haushaltsrechtlichen Gründen Bedenken, sondern ich habe da auch aus Gründen der Steuerung und der Zugriffsrechte der Bundesregierung deutliche Probleme.

Die nächste Frage bezog sich auf das Monopol der Bahn. Ist es wünschenswert Netz und Betrieb zu trennen? Wir haben ja zu diesem Thema einen 99er-Bericht veröffentlicht, den, denke ich, die meisten kennen. Das ist ein Bericht vom Januar 2019, wo wir uns auch mit der Frage „Trennung von Bahn und Netz“ beschäftigt haben. Wir haben gesagt, wir empfehlen, das mal zu untersuchen. Wir können dazu keine definitive Empfehlung abgeben. Uns fehlen die Prüfungserkenntnisse, um für dieses Modell „Trennung von Bahn und Netz“ ein Votum auszusprechen. Wofür uns aber nicht die Prüfungserkenntnisse fehlen, ist, dass man sich grundsätzlich über die Unternehmensform der DB AG Gedanken machen sollte. Wir sind der Meinung, es wird Zeit, die DB AG in ihrer Unternehmensform Aktiengesellschaft zu ändern. Wenn wir dies ändern, haben wir auch die großen Probleme „Steuerung und Transparenz“ besser im Griff.

Vorsitzender: Vielen Dank. Dann jetzt bitte Herr Hörster. Auch an Sie war eine Frage gerichtet.

Gerald Hörster (Eisenbahn-Bundesamt): Ja, herzlichen Dank. Zunächst freue ich mich ja darüber, dass allgemein wohl die Auffassung besteht, dass das Grundprinzip der LuFV der richtige Weg sei. Ich möchte kurz erinnern, wo wir hergekommen sind. Wir haben vorher im Rahmen des Zuwendungsrechtes Einzelmaßnahmen geprüft. Aber bitte nehmen Sie nicht an, wir hätten alle Einzelmaßnahmen geprüft. Beim Bundesamt bestanden im Jahr um die 40.000 Einzelmaßnahmen. Die Prüfdichte lag bei maximal 10 bis 12 Prozent, immer kritisiert vom Rechnungshof, der gerne höhere gehabt hätte. Gut, Qualitätskennzahlen, die wir heute haben: Wir haben in der LuFV III sicherlich deutlich mehr Qualitätskennzahlen, als in der LuFV I. Das ist genau das, was vorhin ja auch beschrieben worden ist. Es ist eine zunehmende Schärfung des Instrumentes und ich glaube, das ist auch eine wichtige Schärfung des Instrumentes. Wir haben bei der LuFV I bereits viele der Kriterien, die jetzt noch tatsächlich dazu gekommen sind, diskutiert, allerdings konnten

wir uns da nicht einigen. Das muss man auch ganz klar sagen. Die Zeiten haben sich geändert und insofern ist das Interesse an einem detaillierten Bild der Schieneninfrastruktur seitens des Bundes sicherlich auch in den letzten Jahren mit der Erkenntnis der Bedeutung, die die Schiene für uns hat, gewachsen. Die heutigen Qualitätskennzahlen geben ein sehr gutes Bild der Infrastruktur ab – nochmal deutlich mehr als bei der LuFV II. Wir müssen uns aber über eines im Klaren sein: Es sind ausschließlich Indikatoren. Wir können niemals das Netz vollständig abbilden. Dann müssten wir uns wirklich jede einzelne Maßnahme im Detail und jede einzelne Strecke ansehen. Das werden wir nicht schaffen. Insofern kann es nur darum gehen, die richtigen Indikatoren zu finden, die uns zu einer entsprechenden Aussage führen. Und warum beklagen wir, dass wir hier Qualitätskennzahlen haben, die in den letzten Jahren eingehalten worden sind, gleichwohl aber feststellen, dass das Netz nicht in dem Zustand ist, ist dem wir es gerne hätten? Wir haben natürlich immer das Machbare zwischen Bund und Bahn vereinbart. Das muss man auch ganz klar sagen. Utopische Ziele zu setzen, bringt auch nichts. Das heißt, wir haben, wie wir es immer verhandelt haben, geschaut: Was ist machbar und wie kann man den Spannungsbogen weiter über die nächsten Jahre hinweg anziehen? Und dieser Spannungsbogen ist nun mal weiter angezogen, allerdings auch weil es gelungen ist, hier mehr Geld ins System hineinzugeben. Das wirkt sich manchmal ganz, ganz deutlich aus – und insofern kann man auch mehr von der Bahn erwarten. Selbst wenn wir alle nicht gemeinsam und genau wissen, wie sich die Baupreise entwickeln werden. Aber insofern – das muss man auch sagen – hat die LuFV auch gewisse Öffnungsklauseln. Bei Änderungen der Rahmenbedingungen kann man verhandeln. Und sollte die Bahn entgegen allen Erwartungen – sie hat es bisher nie getan – grob gegen alle vertraglichen Regeln verstoßen, hätte der Bund sogar ein Sonderkündigungsrecht. Bleibt die Frage, was er dann machen würde. Denn wir sind in einer monopolistischen Beziehung, einen anderen Infrastrukturbetreiber haben wir nicht. Insofern sind auch die Pönalen, die wir verhängen, von einer gewissen Relativität. Das muss ich Ihnen auch ganz klar sagen. Das ist auch eine Erkenntnis, die man einfach haben muss. Wir als Eisenbahnbundesamt haben hier eine Menge neuer



Bereiche bekommen, wo wir Erkenntnisse ziehen können. Das werden wir machen. Das macht für uns die Arbeit natürlich intensiver. Ich hoffe aber, dass wir das bewältigen werden. Das Zusammenwirken im Rahmen der LuFV hat sich über die Jahre hinweg deutlich verbessert. Während die Zurückhaltung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der LuFV I noch sehr groß war – das muss man ganz klar sagen –, ist heute die Kooperationsbereitschaft doch deutlich höher und wir bekommen die Informationen, die wir benötigen. Und zusammen mit dem Infrastrukturwirtschaftsprüfer des Bundes, denke ich, kommen wir hier zu einem ganz guten Bild. Also ich behaupte nicht, dass wir einen vollständigen Überblick über das Netz haben, aber der Infrastrukturzustandsbericht, mit dem, was er bis jetzt enthält, ob sanktionierte oder nicht sanktionierte Qualitätskennzahlen, wird dem Bund in der Zukunft ein Bild über die Infrastrukturen und ihrer Qualitäten und ihr Alter vermitteln, wie wir es in dieser Form sicherlich noch nie gehabt haben. Insofern denke ich, dass wir hier auf dem richtigen Weg sind. Verbessern lässt sich natürlich immer irgendetwas.

Vorsitzender: Vielen Dank. Als nächstes Professor Böttger, bitte.

Prof. Dr. Christian Böttger (Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin): Herr Wiehle, Sie hatten danach gefragt, ob die Struktur der Infrastrukturunternehmen der DB AG sinnvoll ist. Ich kann dazu vielleicht sagen: Ich habe selber in der Zeit 1993/1994 bei der DB AG gearbeitet, also anfangs, als es noch die Deutsche Bundesbahn war. Die Beobachtung ist sicherlich, dass Schnittstellenprobleme nicht zwingend von den Grenzen juristischer Einheiten abhängen. Das heißt, es gab in der Zeit der Bundesbahn – obwohl das alles eine Organisation war – also gerade inniglich gepflegte Feindseligkeiten zwischen verschiedenen Bereichen und Abteilungen. Ich glaube nicht, dass man die einfach dadurch ändern kann, dass man eine juristische Einheit mehr oder weniger hat. Natürlich ist das eine permanente Aufgabe für das Management, zu sehen, wie man mit solchen Schnittstellen umgeht – ob zwischen Unternehmen oder innerhalb einer Unternehmung. Die Anekdoten, die momentan erzählt werden – aber es ist von außen eben immer ein bisschen unfair, das zu betrachten – beinhalten sicher, dass es Verbesserungspotential gebe. Aber ich bin nicht davon überzeugt, dass

wir alleine dadurch, dass wir die drei Gesellschaften zusammenlegen, nun einen deutlichen Hub an Verbesserungen würden erwarten können. In dem Zusammenhang würde ich aber gerne auch nochmal darauf hinweisen, dass es einige weitere Gesellschaften gibt, über die viel weniger gesprochen wird, die so ein bisschen im Hintergrund liegen, und die die DB auch teilweise erst die letzten Jahre gegründet hat, bei denen man, glaube ich, eher genauer hingucken sollte. Also die Frage ist: Warum brauchen wir eine eigene Gesellschaft, die das Thema Sicherheitsposten macht? Das hat möglicherweise auch regulatorische Gründe. Da gab es lange Diskussionen mit der Bundesnetzagentur. Zählen die Gewinne mit oder zählen die Gewinne nicht mit? Wir haben das Thema DB Engineering, die Planungsleistungen erbringen, über die keine Zahlen veröffentlicht werden, die angeblich sehr profitabel ist. Ich glaube an der Stelle wäre es schon wichtig, zu überlegen, ob es ein paar Gesellschaften gibt, bei denen es sinnvoll ist, dass die DB diese einzeln betreibt. Aber ich sehe das weniger in Bezug auf diese großen Unternehmen, die eben bei der Bahnreform geschaffen wurden.

Die zweite Frage in dem Zusammenhang war das Thema „Gewinnerzielung in den Infrastruktursparten“. Das ist auch lange diskutiert worden. Die Bundesregierung hat sich eigentlich festgelegt, dass sie die DB AG zukünftig nicht mehr an einer Gewinnmaximierung messen will. Ich bin da so ein bisschen ambivalent. Wir haben also Bereiche, die stehen im Wettbewerb. Das sind also marktwirtschaftliche Unternehmen und erst Recht diejenigen, die außerhalb des Eisenbahnsektors in Deutschland sind. Ich glaube, die muss man eigentlich gewinnorientiert betreiben. Bei der Infrastruktur kann man sich sehr darüber streiten, ob das sinnvoll ist, dass wir dort eine Gewinnmaximierung betreiben. Das Unerfreuliche ist – und ich meine, wir haben da momentan vielleicht auch eine große Hektik bei der Änderung der Regeln –, dass zum Beispiel die Regeln zur Gewinnmaximierung der DB Netz nach wie vor da sind. Also es gibt zwar Initiativen, auch von der SPD, die Satzung der DB zur Gewinnmaximierung zu ändern, aber im Eisenbahnregulierungsgesetz steht nach wie vor, dass die DB Netz AG einen Anspruch auf eine kapitalmarktadäquate Verzinsung ihres eingesetzten Kapitals hat. Das heißt also, die hohen Gewinne der DB Netz, die ja heute



eine Hauptfinanzierungsquelle des Konzerns sind, kommen daher, dass diese Regel nach wie vor drinnen steht. Und ich glaube, es geht jetzt nicht darum, dass wir einen großen Hub haben, wenn man jetzt die großen Gesellschaften zusammenlegt. Aber ich glaube, dass man sehr wohl gucken muss, ob angesichts der veränderten Rahmenbedingungen einige der Detailregeln, die wir haben, noch zeitgemäß sind. Und übrigens wird die Folge der Kapitalerhöhung zum Beispiel sein: Jede Milliarde Euro Kapitalerhöhung im Verhältnis zu einer Zuwendungsfinanzierung führt dazu, dass der Gewinnanspruch der DB Netz steigt. Und zwar nach jetzigem Regelungsstand um 59 Millionen Euro. Da der SPNV draußen ist, bedeutet das, dass die anderen – also der Fernverkehr und der Güterverkehr – jedes Jahr alleine aus dem Thema Kapitalerhöhung eine Trassenpreiserhöhung von 3,3 Prozent erwarten dürfen – wenn die DB Netz das ausschöpft, was durchaus in den letzten Jahren nicht immer der Fall war. Aber das ist ein Regulierungsrahmen, der völlig unsinnig ist. Und deswegen glaube ich, das es ist richtig ist, dass man darüber nachdenkt, wie wir tatsächlich die DB Netz steuern und dazu gehört sicherlich auch das Thema, was eigentlich das richtige Gewinnziel für den Konzern ist.

Vorsitzender: Vielen Dank. Als nächstes Dr. Henke, bitte.

Dr. Martin Henke (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)): Vielen Dank Herr Vorsitzender. Wir halten die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen für jegliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen für ein gutes Instrument, um eine nachhaltige Bewirtschaftung besser durchsetzen zu können. Eines ist klar: Seit für die DB die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen gilt, hat sich langsam, aber sicher auch ein Umdenken bei den Unternehmen ergeben, in Richtung auf mehr nachhaltige Bewirtschaftung zu gehen. Und es wäre schön, wenn man mit einem solchen Mittel auch eine nachhaltige Bewirtschaftung der nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen verbessern könnte. Wir haben uns für die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen auf verschiedenen Ebenen eingesetzt, auch auf der europäischen Ebene. Das hat auch ein bisschen Schule gemacht, denn die Europäische Kommission hat das dann in den Entwurf – und das ging ja dann auch ent-

sprechend durch – für den Recast mit aufgenommen. Da steht ausdrücklich etwas mit Vereinbarungen zwischen Staat und Eisenbahninfrastrukturunternehmen über die Qualität und Finanzierung der Infrastruktur, die zwingend sind. Insofern stellt sich die Frage auch gar nicht mehr, ob es solche Finanzierungsvereinbarungen geben sollte, sondern sie sind nach europäischem Recht verpflichtend. Leider hat man auf europäischer Ebene diese Dinge nicht so konkret ausformuliert, wie wir uns das gewünscht hätten. Aber die grundsätzliche Verpflichtung gilt. In Deutschland hat man das im Wesentlichen nur mit der DB gemacht. Es gibt einige wenige Ausnahmen, in denen Länder solche Finanzierungsvereinbarungen mit ihren nichtbundeseigenen Eisenbahnen geschlossen haben. Ein solcher Fall ist mir beispielsweise aus Schleswig-Holstein bekannt. Aber eines ist auch klar: Völkerrechtlich Verpflichteter aus der Recast ist die Bundesrepublik Deutschland als Gesamtstaat und nicht die Länder. Das Beihilferecht hat in letzter Zeit für Diskussionen in dem Zusammenhang geführt. Hintergrund ist, dass eine Notifizierung von deutscher Seite gemacht worden ist, dass das Schienengüterfernverkehrnetzförderungsgesetz – SGFFG –, das ja zumindest einen Teil von Ersatzinvestitionen – nicht auf dem Maße einer LuFV – konkret projektbezogen an die nichtbundeseigenen Eisenbahn mitfinanziert, zur Überprüfung vorgelegt worden ist. Im Endeffekt kam dabei raus, dass es im Wesentlichen unter Bereichsausnahmen fällt. Also es gibt umfassende Bereichsausnahmen für den gesamten Eisenbahn- und den Hafeneisenbahnbereich, einschließlich der Hafeneisenbahnen. Dieses Schreiben hat dann auch dazu geführt, dass das Eisenbahnbundesamt seine Förderungen am SGFFG nach kurzer Unterbrechung wieder aufgenommen hat. Wir stehen jetzt noch vor einer in der Koalitionsvereinbarung angesprochenen Überarbeitung der Förderung der nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Das sehen wir bei Herrn Jacobs dann auch in sehr guten Händen. Ich glaube, Sie sind in der Prüfung auch im Hinblick auf dieses Beihilferecht schon weit fortgeschritten. Auch nochmal herzlichen Dank für Ihre hervorragende Arbeit in Hinblick auf die LuFV, die auch beispielgebend ist für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Wir sind zuversichtlich, dass jetzt, wo Klarheit von europäischer Seite besteht, man auch mehr tut, um eine nachhaltige Bewirt-



schaftung der tausenden Kilometer nichtbundeseigener Eisenbahnen hinzubekommen. Ich würde mir wünschen, wenn Sie uns an der Stelle auch unterstützen könnten.

Vorsitzender: Vielen Dank. Als nächstes Herr Flege, bitte.

Dirk Flege (Allianz pro Schiene e.V.): Ja vielen Dank, Herr Vorsitzender. Auch wenn die an mich gerichtete Frage nicht von Herrn Herbst kam, möchte ich vorweg doch noch zwei, drei Sätze zu einem Zitat von ihm eben sagen. Herr Herbst, Sie sagen, ich hätte schwere Vorwürfe erhoben, was die Instandhaltung bei DB Netz anbelangt. Entweder habe ich mich falsch ausgedrückt oder ich bin missverstanden worden. Mein Plädoyer vorhin ging in die Richtung, dass das in § 13.9 geprüft werden sollte – und ich habe in der Tat davon berichtet, dass einzelne Bauunternehmen diesen Vorwurf erheben. Ich habe mir diesen Vorwurf aber nicht in Gänze zu Eigen gemacht, sondern mein Plädoyer war der Prüfauftrag, weil der Bundesrechnungshof diese Kritik ja seit Jahren auch vorbringt – und ich habe gesagt, das ist intellektuell nachvollziehbar. Aber ich möchte gerne diese Diskussion versachlichen, erden und ich möchte auch da genau, wie bei der Grundsatzfrage Output-Orientierung oder Einzelverwendungsnachweis, irgendwann mal einen Knopf dran machen. Insofern fühle ich mich für Herzschmerzen nicht verantwortlich, die Herr Sennhenn hat. Wenn ich sie verursacht haben sollte, tut mir das Leid. Das war nicht meine Absicht. Ich schätze Herrn Sennhenn sehr.

So nun zur eigentlichen Frage. Die drei wichtigsten Veränderungen im Vergleich zum jetzigen LuFV-III-Entwurf, wenn er denn mal unterschieden werden sollte. Was wünschen wir uns als Allianz pro Schiene, als drei wichtigste Veränderungen? Die wichtigste verkehrspolitische Veränderung, die ich mir wünsche, ist diese Kapazitätskennzahl. So schwer sie auch zu greifen sein mag, dass wir die gemeinsam erarbeiten. Dass das in den 13.9er mit reinkommt, als verbindlicher Auftrag, die zu erarbeiten und dann auch zu messen.

Das zweite ist wieder genau dieser Prüfauftrag mit der Instandhaltung und den Ersatzinvestitionen. Wie gesagt Prüfauftrag. Wobei, da haben wir einen unmittelbaren Zusammenhang – und das ist der dritte Punkt, den möchte ich ein bisschen aus-

führlicher darstellen, weil ich den eben nicht thematisiert habe. Wir haben einen unmittelbaren Ursache-Wirkungs-Zusammenhang zu dem Renditedruck, der auf dem Netz liegt. Herr Böttger hat es eben gesagt. Obwohl die Bundesregierung in ihrer Koalitionsvereinbarung die volkswirtschaftlichen Ziele bei der Eisenbahn jetzt nach vorne gestellt hat, wird die DB Netz immer noch wie ein ganz normales Unternehmen gesteuert. ROCE-Kennzahlen – Return on Capital Employed – von acht Prozent bei einem natürlichen Monopol. Wir halten das als Allianz pro Schiene für nicht sachgerecht. Da müsste man in der Tat bei der Steuerung der Infrastruktur des Bundes – ich hoffe Sie kriegen jetzt nicht wieder Herzschmerzen, Herr Sennhenn – die politische Zielsetzung der Bundesregierung mit der Steuerung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes in Einklang bringen. Und damit bin ich auch bei der Veränderung, die im LuFV-III-Entwurf unseres Erachtens nötig wäre. Eigentlich müsste man den Renditedruck beim Netz minimieren. Das ist verkehrspolitisch geboten und auch in der Koalitionsvereinbarung als große Richtung vorgegeben. Nun bin ich nicht so naiv, zu glauben, dass man den über viele Monate ausgehandelten LuFV-III-Entwurf jetzt komplett in dieser Frage neu verhandeln oder ändern könnte. Deswegen sage ich bewusst nicht minimieren, sondern reduzieren. Ich will Ihnen nur ein Beispiel geben, dass der Renditedruck sogar steigen soll in der LuFV III. Es ist ja viel Gerede, was der Bund alles zusätzlich gibt. Der Minister lässt ja keinen Pressetermin aus, um diese Zahlen in die Welt zu „posaunen“ – auch kumuliert auf zehn Jahre, da ist dann von 86 Milliarden Euro die Rede. Da ist aber ganz, ganz viel Eigenbeitrag der Branche – und ich sage ganz bewusst Branche – dabei und nicht nur DB. Das ist nämlich ein verkehrspolitisches Thema, weil wir den Druck auf die Trassenpreise kriegen. Das, was die Infrastrukturgesellschaften der DB zusätzlich verdienen müssen, das holen sie sich vom Markt. Das heißt, es ist keine reine innerorganisatorische Bund-DB-Geschichte, sondern wir reden hier über ein Zielkonflikt zur verkehrspolitischen Zielsetzung des Bundes, die Fahrgastzahlen bis 2030 verdoppeln zu wollen und den Marktanteil der Güterbahn auf 25 Prozent zu steigern. Ich will Ihnen die Zahl nennen: Wir haben im Durchschnitt eine Milliarde Euro mehr – und Alexander Kirchner hat es gesagt – 950 Millionen, also knapp eine Milliarde



Euro, mehr Renditedruck auf dem Sektor pro Jahr. Das heißt, wir reden über 31 Milliarden Euro, die von diesen 86 Milliarden aus dem Sektor selber kommen sollen und das ist eine Richtung, die halten wir für verkehrspolitisch kontraproduktiv. Wenn man da zumindest reduzieren würde, wenn man schon nicht minimiert, wäre das mein dritter großer Wunsch. Dankeschön.

Vorsitzender: Danke sehr. Und jetzt last but not least in dieser Runde, Herr Kirchner, bitte.

Alexander Kirchner (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)): Ja, vielen Dank. Die Frage ging zum Schienenfonds, der schon mehrfach in Teilen angesprochen wurde. Der Schienenfonds ist keine Erfindung von uns, sondern ein Instrument, das es woanders – in der Schweiz – gibt. Wobei ich nicht das Schweizer Modell auf Deutschland übertragen sehe. Es ist nicht unser Ziel, dass die Bahn auf einmal dann einen Fonds bekommt, aus dem sie dann das Geld herausnehmen kann. Sondern am Ende ist dieser Schienenfonds ein Finanzierungsinstrument, das die Möglichkeit gibt, viele Dinge zu bündeln, die wir hier separat diskutieren, wie beispielsweise die LuFV. Ich möchte auch nochmal deutlich machen, dass diese Idee nicht von uns kam, sondern im Sektor, in dem Zukunftsbündnis Schiene, gibt es sehr viele Vertreter, die diesen Schienenfonds als sehr vernünftig ansehen. Und letztendlich hat vorige Woche Freitag die Landesverkehrsministerkonferenz einstimmig einen Beschluss gefasst, auch diesen Schienenfonds als sinnvoll zu sehen und gegenüber dem Bund zu fordern. Was kann Grundlage für diesen Schienenfonds sein? Als erstes muss ein gemeinsames Zielbild Grundlage sein, wo die Bahn sich hin entwickeln sollte – das System Schiene, nicht die Bahn AG, sich hin entwickeln soll. Und da möchte ich wieder anknüpfen an den Koalitionsvertrag. Würde das, was in dem Koalitionsvertrag drin steht, Realität – eine Verdopplung des Personenverkehrs und eine Steigerung des Güterverkehrs auf 25 Prozent Modal Split zu erreichen – könnten allein dadurch etwa 20 Prozent der notwendigen CO₂-Emissionsreduzierungen im Verkehr durch die Schiene erbracht werden. Also 20 Prozent Potential bei Umsetzung. Aber wir haben ja nicht nur das Problem des Bestandsnetzes, sondern, wenn man das erreichen will, müssen Neu- und Ausbau gemacht werden, muss Elektrifizierung gemacht werden. Heute sehen wir dazu nur

Ansätze. Die LuFV ist notwendig. Wir brauchen die LuFV, um das Bestandsnetz zu machen, aber wir haben im Jahr 2020 und 2021 bei den Bedarfsmitteln eine Reduzierung gegenüber dem, was wir 2019 sehen. Und eigentlich müssten wir dort schon mal bei 3 Milliarden im Schnitt liegen, also eine Verdopplung eigentlich. Und da sind die notwendigen zusätzlichen Kosten, die wir haben werden, wenn wir den Deutschlandtakt einführen wollen, nicht mitberücksichtigt. Da kommen wir schnell in Größenordnungen von 7 Milliarden Euro, die notwendig sind, um Neu- und Ausbaumaßnahmen zu machen. Auch das ganze Thema Elektrifizierung ist noch nicht finanziert und ein ganz dicker Brocken ist das Thema digitale Schiene: ETCS-Ausbau. Dort gibt es bisher nur 507 Millionen Euro, die in den Haushalten vorgesehen sind. Die Berechnungen der Externen, die das hochgerechnet haben, gehen von einem Investitionsbedarf von etwa 28 Milliarden Euro für den ETCS-Ausbau in den nächsten Jahren aus. Wenn man das alles summiert, ist dann die Frage: Finanziert man die Schiene in jeweils einzelnen Töpfen mit unterschiedlichen Instrumenten oder schafft man nicht ein Instrument, nämlich den Schienenfonds? Der muss natürlich aus Bundeshaushaltsmitteln gespeist werden, denn der Fonds allein führt natürlich nicht zu einer Lösung des Problems. Aus unserer Sicht könnte auch die Eigenkapitalerhöhung der Bahn dort rein kommen. Es wäre – das hat der Herr Böttger sehr deutlich gemacht – wesentlich sinnvoller, diese Milliarde dort reinzustecken und daraus Infrastruktur zu finanzieren, als sie der Bahn zu geben und Infrastrukturfinanzierung zu machen, die dann Abschreibungen machen muss und eher Probleme daraus bekommt. Aber auch eine Verlagerung von Mauteinnahmen aus der Straße auf den Schienenfonds wäre sinnhaft. Unterm Strich ist es ein Instrument, das, wie gesagt, sehr viele in der Branche, im Sektor und auch im Ausland anwenden und das sinnhaft wäre, für eine Diskussion, die nicht in Frage stellt, dass wir die LuFV brauchen. Selbst wenn wir einen Schienenfonds bekommen, brauchen wir eine LuFV, weil natürlich geregelt werden muss, wie die Bestandsinfrastruktur behandelt wird. Es ist eigentlich nur ein Instrument, das am Ende die Transformationskosten für eine ökologisch nachhaltige Verkehrswende sicherstellen kann.

Vorsitzender: Danke sehr. Es gab ja auch Fragen



an die Bundesregierung. Ich darf Herrn Parlamentarischen Staatssekretär Ferlemann entschuldigen. Der ist in Toulouse bei der Deutsch-Französischen Kabinettsitzung. Ich glaube, dafür haben alle großes Verständnis und Herr Bilger, der bis vor kurzem hier war, ist jetzt im Plenum zur Fragestunde. Das ist übrigens auch der Grund, warum einige Kollegen und Kolleginnen vorzeitig gehen mussten. Dankenswerterweise ist Herr Referatsleiter Jacobs da und beantwortet die Fragen.

MR Hans-Jörg Jacobs (BMVI): Ja vielen Dank, ich bin der zuständige Referatsleiter im BMVI für die LuFV und habe die LuFV-Verhandlungen auf Arbeitsebene geführt. Vielleicht vorab eine Anmerkung, Herr Gastel. Sie hatten angesprochen, dass Ihnen wesentliche Informationen fehlten, um überhaupt die LuFV beurteilen zu können. Dazu kann ich Ihnen sagen, das Gutachten von Herrn Dannenbaum zum Ersatzinvestitionsbedarf ist unterteilt in eine Vollversion und in einen öffentlichen Teil. Der öffentliche Teil ist auf der EBA-Homepage eingestellt. Den können Sie dort einsehen. Die Vollversion liegt in der Geheimschutzstelle vor, so dass Sie das Gutachten komplett einsehen können.

So, jetzt zu dem Thema Eigenmittel. Für das bestehende Netz ist neben den Bundesmitteln und der Finanzierung von Ersatzinvestitionen natürlich auch die Instandhaltung wichtig. Also man muss beides zusammen betrachten, sonst macht das keinen Sinn. Deswegen wird auch beides in der LuFV geregelt. Nun ist es so, dass es nach dem Bundeschienenwegeausbaugesetz eine klare Finanzierungskompetenz gibt – und zwar liegt die

beim Bund für Ersatzinvestitionen und bei der DB AG oder bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Instandhaltung. Insofern sind Eigenmittel aufgrund der gesetzlichen Lage Gegenstand der LuFV. Die müssen von der Bahn erbracht werden. Sie haben gefragt: Was passiert, wenn die Eigenmittel nicht erbracht werden? Wir setzen einen hohen Anreiz, dass die Eigenmittel erbracht werden, indem wir sagen, wenn du die Eigenmittel nicht wie vereinbart erbringst, dann zahlst du eine Pönale. Sprich, wenn das Maß der zugesagten Eigenmittel unterschritten wird, ist eine entsprechende Pönale fällig.

So und die zweite Frage, die sie gestellt hatten, war, inwieweit diese Eigenmittelbereitstellung Auswirkungen auf die Trassenpreise haben. Im Zusammenhang mit den Verhandlungen der LuFV sind die Wirkungen nicht untersucht worden.

Vorsitzender: Vielen Dank. Ich denke, wir sind jetzt am Ende. Die Fragen sind soweit wahrscheinlich geklärt. Ich darf mich herzlich bedanken bei den Sachverständigen für die Auskunft, die Sie uns gegeben haben. Ich glaube das Thema war sehr spannend. Das Thema wird uns sicherlich noch weiter beschäftigen und wir werden uns hier in diesem Kreis mit Sicherheit wieder sehen. Danke Ihnen allen nochmal, die Sie dazu beigetragen haben und allen noch eine schöne und erfolgreiche Restwoche.

Schluss der Sitzung: 13:10 Uhr

Cem Özdemir, MdB

Vorsitzender



Zusammenfassung der Stellungnahmen

Öffentliche Anhörung am Mittwoch, 16. Oktober 2019, 11:00 Uhr
im Saal E 600 des Paul-Löbe-Hauses

A-Drs. 19(15)271-A

Seite 1

Dr. Martin Henke

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

A-Drs. 19(15)271-B

Seite 4

Prof. Dr. Christian Böttger

Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin

A-Drs. 19(15)271-C

Seite 8

Gerald Hörster

Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes

A-Drs. 19(15)271-D

Seite 13

Alexander Kirchner

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

A-Drs. 19(15)271-E

Seite 20

Dirk Flege

Allianz pro Schiene e.V.

Stellungnahme zur Öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 16. Oktober 2019, 11:00 Uhr

Zum 1. Januar 2009 ist die erste Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen dem Bund und den Infrastrukturunternehmen der DB AG in Kraft getreten. Die zweite LuFV-Periode auf der Grundlage einer überarbeiteten Vereinbarung begann 2015 und endet mit Ablauf des Jahres 2019. Mit der LuFV wurde das Dickicht zahlloser Finanzierungsvereinbarungen mit Zuwendungsbescheiden und anschließenden projektbezogenen Verwendungs- und Rechnungsprüfungen durch den deutlich bürokratieärmeren und ergebnisorientierteren Ansatz einer Outputkontrolle ersetzt. Eine solche vertragliche Regelung entspricht nicht nur langjährigen Forderungen nahezu des gesamten Bahnsektors, sondern auch dem Ziel der Bahnreform, im Bahnsektor marktwirtschaftlichen und unternehmerischen Strukturen zum Durchbruch zu verhelfen. Auf dieses erklärte Ziel des Bundes zur Bahnreform wurde zwar vom Bundesrechnungshof in seinem Prüfbericht nach § 99 BHO bei der Aufzählung der Ziele der Bahnreform nicht hingewiesen, ist aber gleichrangig zu dem der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers und der Haushaltsentlastung zu sehen.

Während die ersten 15 Jahre seit der Bahnreform durch eine starke Reduzierung der Länge des Netzes der Eisenbahnen des Bundes, spürbare Kapazitätsreduzierungen selbst auf Hauptabfuhrstrecken, zunehmende und häufig dauerhafte Langsamfahrstellen im Netz und eine starke Konzentration der Bautätigkeit auf wenige große Neu- und Ausbauprojekte gekennzeichnet waren, hat sich die Tendenz in den letzten Jahren verändert. Die Arbeiten am Bestandsnetz haben in den letzten Jahren mit Blick auf Quantität und Qualität erheblich zugenommen, was sich nicht zuletzt in zunehmenden Beschwerden der Eisenbahnverkehrsunternehmen über störende Auswirkungen der Bautätigkeit niederschlägt. Die Zahl der Langsamfahrstellen hat erheblich abgenommen, wenn sie auch noch nicht völlig beseitigt sind. Neben den Großprojekten sind insbesondere bei DB Netz zunehmend kleinere und einfachere Maßnahmen in den Fokus genommen worden, die häufig auf Bedarfsanmeldungen von Kunden zurückgehen. Zuletzt überraschte DB Netz mit umfangreichen eigenen Vorschlägen für Maßnahmen im Bestandsnetz zugunsten einer „robusten Bahn“, verstanden als flexibleres und weniger stör anfälliges Netz. Ein solches Projekt wäre noch vor wenigen Jahren undenkbar gewesen und zeigt ein Umdenken.

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen haben entscheidend zu diesem Paradigmenwechsel beigetragen. Vor Inkrafttreten der LuFVs hat der Bund beim Abschluss der Einzelfinanzierungsvereinbarungen ausdrücklich darauf hingewirkt, dass Bahnanlagen allein auf das Minimum zur Abwicklung des bestehenden Betriebsprogramms ausgelegt werden, ohne den Mehrbedarf und die notwendige Resilienz in Sondersituationen wie Natureinwirkungen oder Baustellen zu berücksichtigen. Mit den LuFVs wurde diese seinerzeit insbesondere von der Haushaltspolitik vorgegebene Position verlassen und darüber hinaus der wirtschaftliche Anreiz für die DB AG, den Umfang der Bahnanlagen auf das allernötigste zurückzufahren, stark gedämpft. Die LuFVs haben bei der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur zu einer Stärkung der verkehrs- und umweltpolitischen Prämissen gegenüber der Haushaltspolitik geführt. Bei aller Anerkennung der Prinzipien solider Haushaltspolitik ist anzumerken, dass letztendlich das Verfahren vor der Einführung der LuFV auch haushaltspolitisch nicht nachhaltig war und bei einer Fortführung das Risiko eines fortschreitenden Substanzverlustes des Netzes und damit das Haushaltsrisiko verstärkt hätte.

Insgesamt hat sich aus Sicht des VDV hat somit das LuFV-Regime bewährt, wenngleich aus den Erfahrungen mit der LuFV I und LuFV II für die Folgevereinbarung einige Verbesserungsvorschläge abzuleiten sind:

- Mit dem Beitrag des Bundes, der im Jahresdurchschnitt der LuFV II-Periode rund 3,5 Mrd. Euro beträgt, blieb das Bestandsnetz angesichts des über viele Jahre aufgelaufenen Nachholbedarfs deutlich unterfinanziert. Selbst wenn im Rahmen der LuFV I und II an vielen neuralgischen Punkten eine Verbesserung der Qualität des Netzes erreicht werden konnte, reicht der Umfang der Ersatzinvestitionen derzeit nicht aus, um eine Trendwende herbeizuführen. Hierzu ist eine wesentlich höhere und dauerhaft verlässliche Finanzierung erforderlich. Die Absicht der Bundesregierung zu einer verbesserten finanziellen Ausstattung der LuFV III ist vor diesem Hintergrund zu begrüßen.
- Die mit der LuFV eingeführte leistungsorientierte Outputkontrolle setzt voraus, dass die Kennziffern die Entwicklung des Zustand und der verfügbaren Kapazitäten bzw. der Leistungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur zuverlässig widerspiegeln. Ausweislich des Infrastrukturzustands- und Entwicklungsberichtes haben die Infrastrukturunternehmen der DB AG Ihre Verpflichtungen aus der LuFV bezogen auf die Zielwerte der Leistungskennziffern und die Vorgaben für Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsaufwendungen erreicht. Insgesamt sind jedoch die Erkenntnisse aus dem Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (trotz der Vielzahl der zu dokumentierenden Daten) eingeschränkt. Mit der LuFV II wurden zusätzliche Kennziffern aufgenommen, was zu begrüßen ist. Ein Kriterium zur Beurteilung der Kapazitätsentwicklung fehlt aber nach wie vor.
- Anlage 8.7 der Vereinbarung sieht einen jährlichen Finanzierungsbeitrag für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen des SPNV vor. Diese Beträge stehen für den eigentlichen Gegenstand der LuFV, die Erhaltung des Bestandsnetzes, nicht zur Verfügung.
- Die Anschlussweichen, die das Netz der DB AG mit den öffentlichen NE-Infrastrukturen einschließlich der Hafenbahnen und Anschlussbahnen verbinden, sind von der LuFV nicht erfasst. Diese Infrastrukturen haben eine hohe Bedeutung für den Ziel- und Quellverkehr insbesondere im Güterverkehr. Die Überwälzung der Kosten auf die Betreiber der anschließenden Infrastrukturen schwächt den Netzzusammenhalt und schreckt Unternehmen ab, sich an das Netz der Eisenbahnen des Bundes anzuschließen.

Vor diesem Hintergrund sehen wir folgenden Nachbesserungs- und Ergänzungsbedarf für die LuFV III:

- Der öffentliche Finanzierungsbeitrag muss für die dritte LuFV-Periode signifikant erhöht werden. In diesem Sinn ist die Absicht einer schrittweisen Erhöhung des Infrastrukturbeitrages zu begrüßen.
- Der Bahnsektor und die Bauwirtschaft benötigen Planungssicherheit. Daher ist eine möglichst lange Laufzeit der LuFV sinnvoll. Dies gilt auch unter dem Gesichtspunkt, dass die notwendigen Kapazitäten für Planung und Bau nur dann wirtschaftlich sinnvoll aufgebaut und vorgehalten werden können, wenn die finanzielle Basis für Aufträge dauerhaft gesichert ist. Dies ist nicht nur aus verkehrs-, sondern auch aus wirtschafts- und finanzpolitischer Sicht sinnvoller als kurzfristige Laufzeiten. Eine Laufzeit von zehn Jahren, wie sie für die LuFV III vorgesehen ist, sehen wir daher positiv.
- Um zu verhindern, dass die an sich begrüßenswerte Intensivierung der Bauarbeiten im Bestandsnetz zu Lasten einzelner Kunden oder Kundengruppen geht, muss in Zukunft kundenfreundlicher gebaut werden. Hierzu sollten den Infrastrukturgesellschaften der DB Netz AG Anreize für die Wahl von Bauverfahren gegeben werden, die zu möglichst wenigen Störungen und Einschränkungen führen. Die Empfehlungen des „Runden Tisches Baustellenmanagement“ sollten daher in der LuFV III berücksichtigt werden; insbesondere auch im Hinblick auf die damit verbundenen Mehrkosten.
- Die „systemfremden“ Finanzierungspflichten für Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen des SPNV sollen künftig außerhalb der LuFV geregelt und finanziert werden.
- Wir empfehlen, die Erhaltung und ggf. Erneuerung der Anschlussweichen vollumfänglich in die LuFV III aufzunehmen.
- Die leistungsorientierte Outputkontrolle sollte durch ein kapazitätsbezogenes Kriterium ergänzt werden.

Aufgrund der insgesamt guten Erfahrungen empfiehlt der VDV, auch mit den **Nichtbundeseigenen Eisenbahnen** LuFVs abzuschließen. Mit einer LuFV-NE könnte das Bestandsnetz der öffentlichen NE dauerhaft und bürokratiearm gesichert werden. Solche Vereinbarungen entsprechen im Übrigen für bundeseigene sowie für NE-Bahnen der europarechtlichen Gesetzgebung (Pflicht zu vertraglichen Vereinbarungen mit

einer Laufzeit von mindestens fünf Jahren gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2012/34/EU - „Recast-Richtlinie“). Die Gleichbehandlung der Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes und der der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen trüge auch der Tatsache Rechnung, dass es zwischen den Serviceeinrichtungen beider Kategorien in vielen Fällen durchaus Wettbewerb gibt, der nach eigentümergeutralen Förderinstrumenten für die Ersatzinvestitionen in diesen Einrichtungen verlangt.

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

19(15)271-B

Stellungnahme zur 52. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 16.10.2019

Prof. Dr. Christian Böttger
Berlin, 16.10.2019

Stellungnahme zur Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages zum Thema LuFV3

Vertragsstruktur

Eine der konzeptionellen Innovationen der LuFV bestand in der Abkehr von der haushaltsrechtlichen Einzelbudgetierung von Projekten. Stattdessen wurde eine „Outputmessung“ vereinbart, bei der Qualitätsziele für die Infrastruktur vereinbart wurden. Verfehlt die DB AG diese Zielwerte, werden Strafzahlungen fällig.

Grundsätzlich erscheint das Konzept einer Outputorientierung sinnvoll. Es erhöht die Flexibilität des Unternehmens bei der Priorisierung von Projekten, ermöglicht bei Verzögerungen eine schnelle Umwidmung von Mitteln und reduziert den administrativen Aufwand.

Allerdings setzt das Verfahren voraus, dass sinnvolle Ziele gesetzt und diese auch unabhängig gemessen werden. Beide Kriterien sind in den beiden ersten LuFVs nicht erfüllt worden. Auch der vorliegende Entwurf der LuFV3 stellt keine Verbesserung dar.

Hinsichtlich der in der LuFV gesetzten Qualitätsziele lassen sich folgende Kritikpunkte nennen:

- Die Performance der Eisenbahninfrastruktur ist in den vergangenen Jahren immer schlechter geworden: Der Anteil der pünktlichen Züge sinkt, das Durchschnittsalter der Anlagen ist jahrelang angestiegen. Trotzdem zeigten die sanktionsbewehrten Qualitätskennzahlen über die Jahre Verbesserungen an. Sanktionen wegen der Verfehlung von Qualitätszielen wurden praktisch nie fällig.
- Für die Erfassung der sanktionsbewehrten Kennzahlen, insbes. des theoretischen Fahrzeitverlustes und der Infrastrukturmängel, gelten zahlreiche Ausnahmen¹. Es steht zu vermuten, dass diese Ausnahmen eine Hauptursache dafür sind, dass die berichteten Werte soweit abweichen von der Qualität, die im Betrieb wahrgenommen und von anderen Marktakteuren gemessen wird. Darüber hinaus kann gemäß LuFV, selbst wenn die Werte verfehlt werden, die DB AG besondere Umstände geltend machen und Sanktionen auf dem Verhandlungsweg abwenden.
- In § 13 Ziffer 9 des Entwurfes zur LuFV3 ist angekündigt, dass bis 2022 eine Studie über die Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge zwischen Mitteln und Qualität erstellt werden soll und gegebenenfalls ein neues Modell umgesetzt werden soll. Angesichts der Tatsache, dass die Infrastrukturqualität seit Jahren in der Diskussion steht, erscheint der Zeitplan wenig ambitioniert. Zudem stellt die Ankündigung, ab 2022 ein neues Steuerungsmodell auf Basis der neuen Erkenntnisse zu vereinbaren, vor allem für den Bund ein Risiko dar, da sich die DB AG mit einer neuen Vereinbarung nicht wird verschlechtern wollen.

¹ U.A. werden nicht mitgerechnet Mängel, die unter 100 Tagen bestehen, Mängel auf Strecken, für die die Stilllegung beantragt wurde sowie eine Liste von ca. 700 „ausgeschlossenen“ Streckenabschnitten. Weiterhin fehlt eine Kennzahl zur Messung der Kapazität

Hinsichtlich der Messmethodik lassen sich folgende Kritikpunkte nennen:

- Der Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht ist in der veröffentlichten Form für Dritte schwer verständlich. In den letzten Jahren wurden z.B. zweimal die Angaben zum Anlagenalter – auch rückwirkend - verändert, ohne dass dies erläutert worden wäre. Die Berechnungen und Erläuterungen zu den sanktionsbewehrten Kennzahlen sind kaum nachvollziehbar.
- Die Prüfberichte des Eisenbahnbundesamtes werden nur erheblichem Zeitverzug veröffentlicht. Bis heute liegt der Bericht für 2017 nicht vor.
- Die Prüfberichte des Eisenbahnbundesamtes ermöglichen der Öffentlichkeit keine Einschätzung des EBA in dies Gesamtlage der Infrastruktur, der Bericht konzentriert sich auf technische Details in dem Infrastrukturzustandsbericht der DB AG.
- Die Funktion der nicht-sanktionsbewehrten Kennzahlen in der Steuerung der DB AG ist nicht ganz deutlich. Sie werden im Infrastrukturzustandsbericht berichtet, bleiben aber praktisch folgenlos. So ist die Tatsache, dass das Durchschnittsalter der Infrastruktur seit Jahren steigt, zwar im Infrastrukturzustandsbericht vermerkt, ohne dass DB AG, EBA oder BMVI darauf erkennbar reagiert hätten.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich die Methodik zur Messung des Netzzustandes, die in der LuFV1 und LuFV2 angewandt wurde, nicht bewährt hat. Von daher ist die weitgehende unveränderte Fortschreibung dieser Methodik im Entwurf der LuFV3 nicht sinnvoll.

Höhe der Mittel

- Bei den Infrastruktursparten der DB AG besteht ein erheblicher Investitionsrückstand. Der Bundesrechnungshof zitiert eine Studie im Auftrag des BMVI, in der der Rückstand auf 50 Mrd. € beziffert wird. Die entsprechende Studie ist nicht öffentlich zugänglich. Grundsätzlich wäre eine Veröffentlichung zu begrüßen. Zugleich wäre es sinnvoll, die Mittel für die Infrastruktur so festzulegen, dass die identifizierten Rückstände über die Jahre abgebaut werden.
- Das BMVI hat das Volumen der LuFV3 mit 86 Mrd. € angegeben und herausgestellt, das Volumen läge damit 59 % über dem Volumen der bisherigen LuFV2. Diese Darstellung ist grob irreführend. Der Anstieg beruht zu einem erheblichen Teil darauf, dass die DB-Mittel für Instandhaltung sowie die bestandsnetzrelevanten Investitionen in Ausbauvorhaben – anders auf bisher – in das Volumen der LuFV hereingerechnet wurden (siehe unten).
- Die vom Bund bereitgestellten Haushaltsmittel steigen 2020 gegenüber 2019 von 3,5 Mrd. € auf 4,64 Mrd. € an. Als Jahresscheibe ist der Anstieg bemerkenswert. In einer längeren Reihe von 2015 – 2029 ergibt sich ein weniger beeindruckender durchschnittlicher jährlicher Anstieg der Mittel um ca. 4,2 %. Bei aller Anerkennung für zusätzliche Mittelbereitstellung dürften aufgrund der hohen Inflationsrate im Bausektor diese Mittel kaum ausreichen, um Investitionsrückstände im Bestandsnetz abzubauen.
- Der Bund will der DB AG ab 2020 zusätzlich 650 Mio. € p.a. (ab 2024 auf 700 Mio. € steigend) zur Verfügung stellen, sofern die DB AG in dieser Höhe eine Dividende an den Bund zahlt. Diese Regelung entspricht im Prinzip der Regel, die bereits in der LuFV2 bestand. In den zwei der letzten vier Jahre hat der Jahresüberschuss der DB AG nicht ausgereicht, um die Dividende zu zahlen, diese musste aus der Substanz gezahlt werden. Für die kommenden Jahre sind bei der DB AG weiter sinkende Gewinne zu erwarten. Die in der LuFV3 vorgesehene Dividende würde die Substanz des Unternehmens weiter schwächen. Zudem ist es widersinnig, dass einerseits in der LuFV3 eine Dividendenzahlung der DB AG festgeschrieben wird, andererseits als „Klimaschutzmaßnahme“ die DB AG jedes Jahr eine Kapitalerhöhung von 1 Mrd. € erhalten soll.
- In dem Entwurf zur LuFV3 ist vorgesehen, dass in jedem Fall sämtliche Dividenden, die von den Infrastrukturgesellschaften an den DB Konzern ausgeschüttet werden, Diese Regel wurde unverändert aus der LuFV2 übernommen. Mit dieser Regelung soll verhindert werden, dass die garantierten Gewinne aus dem Infrastrukturmonopol von der DB AG genutzt werden, um Sparten, die im Wettbewerb stehen, quer zu subventionieren. Für die Geschäftsjahre 2017 und

2018 wurde diese Regelung ignoriert: Die von den drei Infrastrukturgesellschaften an den Konzern abgeführten Gewinne lagen höher als die gesamte Dividende, die von der DB AG an den Bund ausgeschüttet wurde². Die Differenz zwischen diesen, an den Konzern gezahlten, Dividenden und der an den Bund abgeführten Dividende steht – absprachewidrig und wettbewerbsverzerrend – dem DB Konzern zur freien Verfügung.

- In das Volumen der LuFV3 wurden 385 Mio. € p.a. als „bestandsnetzrelevante Investitionen in Ausbauvorhaben“ eingerechnet. Hierbei handelt es sich nicht um zusätzliche Bundesmittel, sondern um eine Doppelzählung von Mitteln aus dem Neu- und Ausbauprogramm
- Von den 86 Mrd. € Volumen des Entwurfes der LuFV3 werden 24,2 Mrd. € über 10 Jahre als Eigenanteil der DB AG ausgewiesen. Dabei handelt es sich ganz überwiegend um Instandhaltungsaufwand (das sind kleinere Maßnahmen wie Inspektionen, Entstörung und kleinere Maßnahmen, die als Kosten erfasst werden [d.h. keine Investitionen, sondern Wirkung direkt im Gewinn]). Diese Kosten werden im Entwurf der LuFV3, analog zu der Vereinbarung in der LuFV2, vollständig von der DB AG getragen. Sowohl in der alten als auch in der neuen LuFV ist jeweils ein Mindestinstandhaltungsbetrag festgeschrieben, den die DB AG erbringen muss. Dieser Betrag lag in der LuFV2 bei 1,5 Mrd. €, im Entwurf der LuFV3 bei anfangs 1,9 Mrd. €, über die Jahre ansteigend auf 2,25 Mrd. €. Da die DB AG heute bereits über 2 Mrd. € für Instandhaltung ausgibt, sie wird kaum Probleme haben, die Zielwerte der LuFV3 zu erreichen. Bislang wurde der vereinbarte Mindestinstandhaltungsbetrag nicht in der LuFV ausgewiesen. Der erstmalige Ausweis des Instandhaltungsaufwandes in der LuFV3 erfüllt nur die Funktion, das Gesamtvolumen beeindruckender erscheinen zu lassen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Anstieg der Bundesmittel, die im Rahmen der LuFV3 bereitgestellt werden sollen, deutlich geringer ist, als die Aussagen des BMVI suggerieren. Die zusätzliche Bereitstellung von Bundesmitteln ist positiv zu werten, allerdings ist trotzdem mehr als zweifelhaft, ob die Mittel ausreichen, um den aufgelaufenen Investitionsrückstand aufzuholen.

Laufzeit

Grundsätzlich ist der in der LuFV3 angelegte Ansatz zu begrüßen, mit einer längeren Laufzeit als fünf Jahren den Beteiligten mehr Planungssicherheit zu verschaffen. Allerdings würden mit einer Verabschiedung der LuFV3 in der jetzigen Form die Mängel in der Steuerung der Infrastruktur für zehn Jahre festgeschrieben.

In § 13 Ziffer 9 ist eine grundlegende Überarbeitung der Steuerungsmechanismen während der Vertragslaufzeit vorgesehen. Es ist zu erwarten, dass die Inhalte der LuFV3 in zwei oder drei Jahren auf dem Wege der Verhandlung zwischen BMVI und DB AG maßgeblich verändert werden. Nach meinem Verständnis könnte diese Änderung ohne Beteiligung des Bundestages erfolgen. Ich rege an eine entsprechende Beteiligung einzufordern.

Alternativ ist anzuregen, die heutige LuFV mit den geplanten zusätzlichen Mittelansätzen für zwei oder drei Jahre fortzuschreiben. 2022 könnten dann, unter Mitwirkung des Bundestages die Ergebnisse der erwähnten Untersuchung vorgestellt und daraus eine LuFV mit neuer Steuerungsmethodik entwickelt werden.

² Für 2017 führte DB Netz AG einen Gewinn von 390 Mio. € ab, die DB StUS AG 186 Mio. € und die DB Energie GmbH 59 Mio. €. Die von 635 Mio. € lag deutlich über der Dividende von 450 Mio. €, die die DB AG an den Bund abgeführt hat. 2018 führten drei Infrastrukturfirmer Gewinne von 590 + 190 + 12 = 792 Mio. €, die vom Konzern abgeführte Dividende lag bei 650 Mio. €

Anreizstruktur

Werden die in der LuFV vereinbarten sanktionsbewehrten Qualitätskennzahlen nicht erreicht, kann der Bund einen Teil der Mittel zurückfordern. Aufgrund der relativ niedrigen Obergrenzen für Sanktionen ist die Anreizwirkung dieses Verfahrens sehr begrenzt. Zum anderen ist es widersinnig, dem Unternehmen zu einem Zeitpunkt Geld zu entziehen, an dem die Qualitätsziele verfehlt wurden und das Unternehmen dringend Mittel benötigt. Stattdessen ist anzuregen, nicht das Unternehmen bei Schlechtleistung zu pönalisieren, sondern das Management: Die Boni für die Führungsebenen könnten an die – entsprechend überarbeiteten – Qualitätsziele gekoppelt werden.

Fazit

Die Steuerung der Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz mit der Methodik der LuFV hat sich insgesamt nicht bewährt: Grundsätzlich bringt der Ersatz der Inputmessung (kamerale Mittelverwendungskontrolle) durch eine Outputmessung erhebliche Vorteile, deshalb wird das Prinzip nicht in Frage gestellt. Die Ausgestaltung im Rahmen der LuFV weist jedoch gravierende Defizite aus. Es bestehen Zweifel an der Eignung der Qualitätskriterien, bei der Ermittlung der Werte gibt es zu viele Schlupflöcher, die Überprüfung der Werte ist nicht ausreichend. Die in der LuFV verankerten Qualitätsmesskriterien haben die Verschlechterung der Infrastrukturqualität im letzten Jahrzehnt nicht angezeigt.

Aus diesem Grund ist eine grundlegende Überarbeitung des Entwurfes der LuFV3 zu empfehlen. Insbesondere ist zu prüfen, ob die die LuFV2 mit angepassten Werten nur über drei Jahre fortgeschrieben werden soll, bis die Ergebnisse der Studie über die Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge zwischen Mitteln und Qualität vorliegen.

Gerald Hörster
Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes



Eisenbahn-Bundesamt

Bonn, den 11.10.2019

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache

19(15)271-C

Stellungnahme zur 52. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 16.10.2019

Öffentliche Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 16. Oktober 2019 - Stellungnahme zur Fortschreibung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)

1. Grundsätzliche Anmerkungen zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

Mit dem Abschluss der LuFV im Jahr 2009 erfolgte eine grundlegende Neuausrichtung der Finanzierung des Bestandsnetzes. Mit dem bis dahin praktizierten personalintensiven Verfahren der Antrags- und Verwendungsprüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen von Sammelfinanzierungsvereinbarungen konnte der Bund zwar die wirtschaftliche Inanspruchnahme der bereitgestellten Bundesmittel in jedem geprüften Einzelfall (Stichproben 10 – 15 %) feststellen, es fehlte dabei jedoch ein Gesamtbild über den augenblicklichen und den angestrebten Zustand und die Qualität der Infrastruktur. Ob die ausgereichten Bundesmittel in ihrer Gesamtheit bedarfsdeckend waren, konnte im vorherigen Finanzierungsmodell ebenfalls kaum festgestellt werden.

Die LuFV eröffnete hier neue Möglichkeiten: die Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichteten sich, ihre Schienenwege in einem qualitativ hochwertigen Zustand zu erhalten oder zu verbessern. Der Einsatz der vom Bund für die Erhaltung des Bestandsnetzes bereitgestellten Mittel erfolgt qualitätsorientiert. Der Zustand der Schienenwege bemisst sich nach jährlichen Zielwerten für Qualitätskennzahlen. Angestrebt wird ein langfristig definierter Zielzustand des Netzes. Das EBA überprüft jährlich die Einhaltung des Leistungsversprechens der Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen und informiert das BMVI über die Ergebnisse seiner Prüfungen, dieses wiederum berichtet an das Parlament.

2. Wesentliche Neuerungen im Rahmen der LuFV III

Mit der Einführung der zusätzlichen Qualitätskennzahlen kann nach Auffassung des EBA eine noch genauere Beurteilung des Zustandes und der Verfügbarkeit der Infrastruktur erfolgen. Die Herstellung von zusätzlichen Anreizen zur Herstellung einer weitreichenden – und damit über die reine Stufenfreiheit hinausgehenden – Barrierefreiheit an Verkehrsstationen bildet einen Schwerpunkt der LuFV III.

So werden mit der neuen Qualitätskennzahl „Funktionalität Bahnsteige und weitreichende Barrierefreiheit“ (FB-B) alle Aspekte der Barrierefreiheit auf Grundlage von Abstimmungen mit den Behindertenverbänden berücksichtigt.

Die neue Qualitätskennzahl „Gleislage“ soll eine genauere Bewertung der Qualität des Oberbaus ermöglichen. In diesem Zusammenhang soll nicht unerwähnt bleiben, dass der Bund sich nicht allein auf die Messdaten der DB Netz AG verlässt, sondern aktuell wieder von seinem in der LuFV vereinbarten Recht Gebrauch macht, eigene Messfahrten auf dem Schienennetz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen von einem externen Auftragnehmer durchzuführen zu lassen. Mit den Ergebnissen wird in Kürze gerechnet.

Mit der neuen Qualitätskennzahl „Netzverfügbarkeit“ soll die zusätzliche Erfassung der Einschränkungen der Netzverfügbarkeit durch das notwendige und gewollte Baugeschehen erfolgen (bislang wurde nur über die mangelbedingten Einschränkungen berichtet).

Mit Hilfe der neuen Qualitätskennzahl „Substanzwert“ soll die Entwicklung des Anlagenbestandes dargestellt werden. Sie basiert auf einer monetären Bewertung der zuwendungsfähigen vorhandenen Anlagen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Der Substanzwert bezieht sich hierbei auf die Anzahl der Anlagen, deren Größe, Alter, Wiederbeschaffungswerte und durchschnittliche technische Nutzungsdauern.

Erstmals sollen auf Grundlage der LuFV gesonderte Bundesmittel für ein kundenfreundliches Baustellenmanagement bereitgestellt werden, um die temporären Belastungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Fahrgäste bei einer stark zunehmenden Anzahl von Baustellen im Schienennetz möglichst gering zu halten.

Die Verbesserung des Zustandes der Eisenbahnbrücken steht weiter im Fokus der LuFV. In Summe sind Maßnahmen an mindestens 2.000 Eisenbahnbrücken vorgesehen. Dies berücksichtigt auch, dass man das Brückenprogramm nicht beliebig ausweiten kann, wenn man zugleich „kundenfreundlich“ bauen will.

In der Mittelausstattung der LuFV III sind auch zweckgebundene Bundesmittel zur Finanzierung von Sonderthemen vorgesehen, mit denen u. a. auch Forderungen des Koalitionsvertrages entsprochen wird (z. B. die Aufhöhung besonders niedriger Bahnsteige zur Verbesserung der Barrierefreiheit, die Ausrüstung mit digitalem BOS-Funk als Rettungsstandard, die Förderung des Einsatzes regenerativer Energien und die Ausstattung von Bahnsteigen mit Wetterschutzhäuschen).

Erstmals sollen gesonderte Bundesmittel zum Abbau des kritischen Nachholbedarfs bereitgestellt werden, also von Anlagen, die überaltert sind und sich in einem schlechten Zustand befinden. Im Entwurf der LuFV III sind dafür zweckgebunden zusätzliche Bundesmittel im Volumen von rund 450 Mio. EUR pro Jahr vorgesehen. Die Entwicklung des Nachholbedarfs soll u. a. anhand der vorgesehenen neuen Qualitätskennzahl „Substanzwert“ beobachtet werden.

Mit dem vorstehend aufgezählten Maßnahmenpaket wurde nach Meinung des EBA ein guter Verhandlungserfolg erzielt und den aktuellen und künftigen Anforderungen an die Finanzierung des Bestandsnetzes Rechnung getragen.

3. Die LuFV III ermöglicht eine hohe Transparenz des Infrastrukturzustandes und enthält zudem umfangreiche Prüf- und Kontrollmechanismen

Die wiederholt von mehreren Seiten geäußerte Kritik, der Bund hätte keinen ausreichenden Überblick über die Verwendung der von ihm bereitgestellten Bundesmittel, trifft nach Auffassung des EBA nicht zu. Die LuFV enthält umfangreiche Berichtspflichten der DB AG und darüber hinaus eine Reihe von Prüf-, Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten des Bundes, die in der LuFV III vervollkommen werden.

So wird der von der DB AG jährlich vorzulegende Infrastrukturzustands- und –entwicklungsbericht (IZB), mit dem die DB AG u. a. über die Erfüllung der vertraglich vereinbarten Zielwerte der Qualitätskennzahlen der LuFV und weiterer Verpflichtungen aus der LuFV berichtet, vom EBA umfassend geprüft. Mit diesem Bericht erhält der Bund ein vollständiges Bild über Umfang, Zustand und Alter der LuFV-relevanten Infrastruktur. Damit liegen z. B. detaillierte Daten über jedes Gleis, jede Brücke, jeden Bahnübergang oder jeden Bahnsteig vor. Zur Überprüfung der Angaben im IZB bestehen umfangreiche Kontrollrechte des Bundes (Betreten der Grundstücke, Geschäftsräume und Betriebsanlagen sowie Einsichtnahme in die Bücher und Geschäftspapiere). Werden die Kontrollrechte verwehrt, kann eine Pönalisierung erfolgen. Stellt das EBA bei seinen Prüfungen fehlerhafte oder unvollständige Angaben des IZB fest, kann dies ebenfalls mit einer Strafe belegt werden.

Das EBA konnte in der Vergangenheit auch erfolgreich auf eine Verbesserung der Datenqualität der Eisenbahninfrastrukturunternehmen hinwirken. Die LuFV III soll hier nochmals eine „Schärfung“ erfahren: so werden die Angaben zu zusätzlichen Gewerken/Anlagen der DB Netz AG in die Prüfung der Datenqualität einbezogen. Zudem umfasst diese Prüfung nunmehr auch Gewerke/Anlagen der DB Station&Service AG und DB Energie GmbH.

Der Umfang und die Wertigkeit der Prüfungen des EBA soll am Beispiel der Qualitätskennzahlen der DB Netz AG verdeutlicht werden: Im Rahmen der mit dem IZB übermittelten Angaben zu den sanktionsbewehrten Qualitätskennzahlen „Theoretischer Fahrzeitverlust“ und „Anzahl Infrastrukturmängel“ muss die DB Netz AG jeden Infrastrukturmangel einschließlich dessen Dauer und Auswirkungen melden. Die Vollständigkeit und Richtigkeit dieser Angaben werden dabei umfassend vom EBA überprüft. Die DB Netz AG kann auch nicht beliebig Mängel im Fahrplan einarbeiten oder gar „verstecken“, denn gerade diese Mängel liegen besonders im Fokus der genannten Qualitätskennzahlen. Sie kann auch nicht den Soll-Zustand, an dem die Qualität gemessen wird, eigenmächtig absenken, denn sie ist verpflichtet, jede Absenkung der

Sollgeschwindigkeit beim EBA zu beantragen. Das EBA führt in diesem Fall eine Vollprüfung mit einem restriktiven Ansatz durch. Dieses Beispiel, das hier stellvertretend für alle anderen sanktionsbewehrten Qualitätskennzahlen steht, zeigt aus Sicht des EBA, dass die mit der LuFV vereinbarten Qualitätsziele durchaus ein wirksames Instrument zur Feststellung der zweckentsprechenden Verwendung der mit der LuFV ausgereichten Bundesmittel sind.

Zusätzlich und neben dem EBA prüft der Infrastrukturwirtschaftsprüfer des Bundes bei der DB AG, ob die Bundes- und Eigenmittel zweckentsprechend und im vollen Umfang eingesetzt/erbracht worden sind. Darüber hinaus erfolgen im Rahmen der LuFV auch Prüfungen der Einhaltung des Vergaberechts.

Pönalisierungen erfolgen ebenfalls bei ungenehmigten Stilllegungen von Schienenstrecken ohne Verfahren nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und bei vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Verstößen gegen den haushaltsrechtlichen Grundsatz der wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung.

Auch die verbreitete These, die DB AG könne seit Einführung der LuFV über die Milliarden für das Schienennetz frei und unkontrolliert bestimmen, teilt das EBA nicht. Es trifft zu, dass sie den konkreten Mitteleinsatz in unternehmerischer Eigenverantwortung vornehmen soll – dies ist ausdrücklich gewollt. Sie darf die Bundesmittel aber nur für Investitionen in definierte Sachanlagen einsetzen und muss dabei nach wirtschaftlichen Kriterien eigenverantwortlich das Verhältnis zwischen Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsmaßnahmen optimieren, um die Qualitätsziele der LuFV zu erfüllen. Soweit vor der LuFV ein Fehlanreiz dahingehend zu vermuten war, die Instandhaltung (Eigenmittel DB AG) werde vernachlässigt, weil der Bund die Ersatzinvestition finanziert, wurde dieser vermutete Fehlanreiz durch die LuFV beseitigt. Denn sowohl für Investitionen als auch für die Instandhaltung muss die DB AG ein in der LuFV vertraglich vereinbartes Volumen nachweisen. Es soll in diesem Zusammenhang nicht unerwähnt bleiben, dass die von der DB AG für Instandhaltungsmaßnahmen eingesetzten Eigenmittel von durchschnittlich jährlich rund 1,1 Mrd. EUR in der LuFV I (Jahre 2009 bis 2014) auf durchschnittlich knapp 2,3 Mrd. EUR pro Jahr im Entwurf LuFV III (Jahre 2020 bis 2029) ansteigen sollen. Dies entspricht einer Steigerung um annähernd 110 %.

4. Einschätzung des EBA zum Abschluss einer 10-Jahres-LuFV

Mit dem Abschluss einer 10-jährigen LuFV III wird zusätzliche Planungs- und Investitionssicherheit insbesondere auf Seiten der DB AG und beim Baugewerbe sowie bei der Bahnindustrie in Zeiten einer sich abschwächenden Konjunktur geschaffen. Man darf zu Recht darauf hoffen, dass die Industrie bei einer erkennbaren Finanzierungssicherheit ihre Kapazitäten ausweiten wird, was in der Folge zu mehr Wettbewerb und wiederum zu einer Stabilisierung der Preise führen dürfte.

Die Sorge, dass vermeintliche Unzulänglichkeiten der LuFV III für 10 Jahre festgeschrieben würden, ist aus Sicht des EBA unbegründet: Zum einen sind in die LuFV III 11 Jahre praktischer Erfahrung mit diesem Infrastrukturfinanzierungsmodell eingeflossen, zum anderen sieht § 32 des Entwurfs der LuFV III ausdrücklich Vertragsänderungen vor, wenn die tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse dies erfordern. Zusätzlich regelt § 33 des Entwurfs ein Sonderkündigungsrecht des Bundes bei schwerer Pflichtverletzung seitens der DB AG.

5. Die LuFV-Mittel müssen weitgehend restriktionsfrei bereitgestellt werden

Eine Sperre der Bereitstellung von Bundesmitteln würde nach Auffassung des EBA der mit einer 10-jährigen LuFV III verfolgten Nachhaltigkeit der Investitionstätigkeit des Bundes zuwider laufen. Hätte die DB AG z. B. nur zwei Jahre Sicherheit bezüglich der Höhe der nach der LuFV bereitgestellten Bundesmittel, könnte dies zu erheblichen Problemen bei der Planung und Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen führen. So muss die DB AG z. B. die für die Baudurchführung benötigten Sperrpausen immer mit mehreren Jahren Vorlauf einordnen. Erfahrungen der Vergangenheit haben zudem gezeigt, dass Unsicherheiten bei der Bereitstellung von Bundesmitteln immer auch langjährige Nachwirkungen haben können (z. B. Planungs- und Baustopps bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Reduzierung von Baukapazitäten bei den Baufirmen). Eine Verschlechterung des Zustandes der Infrastruktur wäre nicht auszuschließen.

Aus Sicht des Bundes wäre zu konstatieren, dass die verkehrspolitischen Ziele der Bundesregierung, die u. a. eine deutliche Stärkung des Schienenverkehrs vorsehen, ohne langfristig finanziell abgesicherte Programme nur erschwert umsetzbar sein dürften.

Fazit zum aktuellen Entwurf der LuV III

Im Ergebnis stellt die LuV III einen geeigneten Weg dar, eine positive und stabile Entwicklung des Bestandsnetzes über die nächsten 10 Jahre zu gewährleisten.



Hörster



Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

zur öffentlichen Anhörung am 16.10.2019 des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages

Stellungnahme zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur, insbesondere zur Fortschreibung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)

Übersicht:

- I. Grundsätzliche Anmerkungen zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur
- II. Kernthesen der EVG zum vorliegenden Entwurf der LuFV III
- III. Koalitionsvertrag und LuFV III im Kontext der gesamten Eisenbahninfrastruktur
- IV. Ein Schienenfonds als weiteres Finanzierungsinstrument



I. Grundsätzliche Anmerkungen zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) sieht sich in mehrfacher Hinsicht in der Verantwortung, zur Fortschreibung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn (DB) AG Stellung zu nehmen:

- Eine stabile, sichere, qualitativ hochwertige und zukunftsfähige Schieneninfrastruktur ist die Grundlage für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs und damit existenziell für die Beschäftigten aller bundeseigenen und nichtbundeseigenen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVUs), ebenso wie der Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIUs). Dies setzt zwingend eine ausreichende Finanzierung der Infrastruktur voraus.
- Der Verkehrssektor ist eine Schlüsselbranche der Wirtschaft und unserer Gesellschaft. Die Mobilität von Menschen und der Warentransport 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.
- Der insbesondere durch den CO₂-Ausstoß verursachte Klimawandel bedroht die Existenzgrundlagen der Menschheit. Um den Temperaturanstieg zu begrenzen, müssen die CO₂-Emissionen des Verkehrs auf Null reduziert werden. Dafür muss in großem Umfang Verkehr von der Straße und von der Luftfahrt auf die Schiene verlagert werden. Es reicht nicht, wenn der Verkehrssektor irgendwann in den nächsten hundert Jahren CO₂-frei sein wird. Vielmehr müssen die Emissionen real und schnell reduziert werden. Die Infrastrukturpolitik des Bundes ist daran zu messen, dass im Bereich
 - des Neu- und Ausbaus,
 - der Ersatz- und Modernisierungsinvestitionen (LuFV) und
 - der laufenden Instandhaltung

das Schienennetz finanziell so ausgestattet wird, dass die dafür notwendigen und im Koalitionsvertrag als Ziel formulierten umfangreichen Steigerungen im Eisenbahnverkehr möglichst bald erreicht werden können.



II. Kernthesen der EVG zum vorliegenden Entwurf der LuFV III

1. Das Instrument der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) hat sich im Grundsatz bewährt und sollte fortgeführt, aber auch im Sinne der im Folgenden formulierten Kritikpunkte weiterentwickelt werden.
2. Weder der im Entwurf der LuFV III bezifferte Infrastrukturbeitrag des Bundes (durchschnittlich 5.142,5 Mio. € pro Jahr; § 2b.1) noch die dort angegebene Summe für den Bedarf (durchschnittlich 6.340 Mio. € pro Jahr; ebd.) reichen aus, um den Turnaround zu einem Verjüngungsprozess der Eisenbahninfrastruktur zu schaffen. Nach unseren Kenntnissen müssten bereits im Durchschnitt der Jahre 2020 bis 2024 mindestens 6.700 Mio. € für Ersatz- und Modernisierungsinvestitionen bereitgestellt werden. Dabei sind Baukostensteigerungen noch nicht berücksichtigt.
3. In der Summe von 6.700 Mio. € pro Jahr sind noch keine Aufwendungen für Sonderprogramme und -bedarfe wie z. B. das kapazitätsschonende Bauen enthalten. Gemäß LuFV III-Entwurf sollen im jährlichen Durchschnitt 111 Mio. € für kapazitätsschonendes Bauen und 107,3 Mio. € für sonstige spezielle Bedarfe aufgewendet werden. Nach unserer Einschätzung sind für das kapazitätsschonende Bauen jedoch eher 200 bis 500 Mio. € pro Jahr anzusetzen. Einschließlich dieser Zusatzbedarfe wären also bereits ab 2020 mindestens 7.000 Mio. € pro Jahr anzusetzen.
4. Die von den EIU der DB AG selbst aufzubringenden Mittel für Dividende (§ 2b.1), Eigenmittel für Ersatz-/Modernisierungsinvestitionen (§ 2b.1) und Instandhaltung (§ 4.1 und 4.2) erhöhen sich von 2.140 Mio. € pro Jahr (Durchschnitt der Jahre 2015-2019, LuFV II) auf 2.957 Mio. € pro Jahr (Durchschnitt der Jahre 2020-2024, LuFV III erste Phase) sowie auf 3.224 Mio. € pro Jahr (Durchschnitt der Jahre 2025-2029, LuFV III zweite Phase). Das bedeutet eine Erhöhung des Anspannungsgrades bei der DB AG um durchschnittlich 950,5 Mio. € pro Jahr über den gesamten LuFV III-Zeitraum. Diese Beträge, die zusätzlich zu den Kosten des laufenden Betriebs aufzubringen sind, können die EIU im Wesentlichen nur aus den Einnahmen für die Nutzung der Infrastruktur (Trassen- und Anlagenpreise, Stationspreise) aufbringen. Durch das System der „Anreizregulierung“ im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) sowie die Bestimmung des § 37 (2) ERegG, wonach Erhöhungen der Trassenpreise für den SPNV auf die Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel begrenzt sind, bestehen jedoch keine Möglichkeiten für die EIU, ihre Einnahmen so zu steigern, dass sie diese zusätzlichen Aufwendungen bewältigen können. Um die Einnahmen durch zusätzlichen Verkehr auf der Schiene zu steigern, fehlen jedoch die Kapazitäten. Wir fordern daher vom Bund, ab 2020 auf die Auszahlung von Dividenden der EIU zu verzichten und stattdessen den Infrastrukturbeitrag des Bundes zu erhöhen. Dieses Vorgehen entspräche auch den Zielen des Koalitionsvertrages, bei der DB AG „nicht die Maximierung des Gewinns, sondern eine sinnvolle Maximierung des Verkehrs auf der Schiene“ in den Vordergrund zu stellen (S. 78, Zeilen 3.588-3.590).
5. In Ziffer 7 der Präambel des LuFV III-Entwurfs steht die programmatische Aussage: „Ein Kostensenkungsdruck ergibt sich für die EIU daraus, dass der Ersatzbedarf während der Vertragslaufzeit nicht an die Entwicklung der



Inflation angepasst wird.“

Diese Vorgabe wird den tatsächlichen und für die nächsten Jahre zu erwartenden Kostensteigerungen bei Investitionen in die Schienenwege in keiner Weise gerecht. Zuletzt lagen die Baukostensteigerungen deutlich über der allgemeinen Inflationsrate. Angesichts der Kapazitätsengpässe im Baubereich ist für die nächsten Jahre nicht mit einer Entspannung zu rechnen. Wir befürchten, dass der vom Bund beabsichtigte Kostensenkungsdruck am Ende auf den Rücken der Beschäftigten ausgetragen wird, mit der Folge, dass es in Zeiten des Fachkräftemangels für die EIU noch schwerer wird, als attraktiver Arbeitgeber am Markt wahrgenommen zu werden. Die Problematik der Baukostensteigerungen wird noch dadurch verschärft, dass der Bund weiterhin auch uneingeschränkt in den Straßenbau investiert, wodurch Kapazitäten der Bauindustrie gebunden werden. Selbst in den letzten Jahren noch sind die Investitionen des Bundes in den Fernstraßenbau überproportional gestiegen.

Die Verhandlungsoption gemäß § 32.3 des LuFV III-Entwurfs reicht nicht aus, um dem Problem der hohen Baukostensteigerungen gerecht zu werden. Vielmehr sollte der Infrastrukturbeitrag des Bundes von vornherein ausreichend kalkuliert werden und die Preisentwicklung der vergangenen Jahre berücksichtigen. Die zehnjährige Laufzeit der neuen LuFV wäre an sich als Verbesserung der Planungsgrundlage zu begrüßen. Es sollten aber von vornherein verbindliche Anpassungs- bzw. Überprüfungsmodalitäten vorgesehen werden.

6. In Abschnitt V. (§§ 18 bis 26) des LuFV III-Entwurfs sind detaillierte Bestimmungen über Qualitätskennziffern und Pönalen enthalten. Grundsätzlich ist es richtig und nachvollziehbar, dass der Bund in der LuFV Überprüfungs- und Sanktionsmechanismen vorsieht, um eine wirtschaftliche und den verkehrspolitischen Zielen dienende Mittelverwendung zu erreichen. Unabhängig von der Frage, ob die vorgesehenen Qualitätskennziffern und Pönalebeträge im Einzelnen sachgerecht sind, sehen wir das System der Pönalen als problematisch an. Es sollte sichergestellt werden, dass, sollte es tatsächlich zu Pönalezahlungen durch die EIU kommen, dieses Geld dem Schienenverkehr nicht entzogen, sondern auf andere Weise wieder zur Verfügung gestellt wird.
7. In § 2b.1 wird eine jährliche Summe von 385 Mio. € für den bestandsnetzrelevanten Anteil der Bedarfsplaninvestitionen für Neu- und Ausbau angesetzt. Angesichts dessen, dass der Bedarfsplan im Haushalt deutlich unterdotiert ist, ist fraglich, dass das Geld für diese Investitionen tatsächlich bei den EIU ankommt. Es erscheint darüber hinaus unklar, ob bzw. wie überprüft wird, dass tatsächlich Ersatz- und Modernisierungsinvestitionen in entsprechendem Umfang durch Neu- und Ausbaumaßnahmen veranlasst und umgesetzt werden.
8. Für die nichtbundeseigenen Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen sollte ebenfalls eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund, Ländern und EIU vereinbart werden. Für die Verkehrswende sind auch die NE-Strecken relevant, zumal einige davon überregional bedeutsam sind. Der dort bestehende Ersatz- und Modernisierungsbedarf kann in der Regel nicht durch Trassenpreiseinnahmen und Landesmittel gedeckt werden, so dass bei diesen Strecken ebenfalls ein erheblicher Investitionsrückstau droht oder schon besteht.



9. Bei der Ausstattung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) sollte sowohl berücksichtigt werden, dass für dieses in der LuFV III umfangreiche Aufgaben bei der Abwicklung und Überprüfung vorgesehen sind. Ferner erfordert die umfangreiche Bautätigkeit, die für das Aufholen des Investitionsrückstandes im Bestandsnetz notwendig sein wird, entsprechende Begleitung bei Planung und Aufsicht durch das EBA. Der Turnaround bei der Bestandsinfrastruktur darf nicht an fehlenden Kapazitäten beim EBA scheitern.



III. Koalitionsvertrag und LuFV III im Kontext der gesamten Eisenbahninfrastruktur

Der Koalitionsvertrag der aktuellen Regierungskoalition ist ein ambitioniertes, aber in dieser Form, auch notwendiges Programm zum Ausbau des Schienenverkehrs in Deutschland. Die Ziele – Verdoppelung des Schienenpersonenverkehrs bis 2030, Ausrichtung des Infrastrukturausbaus am Deutschlandtakt, deutliche Steigerung des Schienengüterverkehrs, beschleunigte Elektrifizierung (70% des Netzes bis 2025) – müssen zwingend erreicht werden, damit Deutschland seine klimapolitischen Verpflichtungen erfüllen kann. Im Entwurf des Klimaschutzgesetzes, den wir grundsätzlich begrüßen, werden verbindliche Reduktionsziele für den Verkehrssektor vorgeschlagen. Mindestens 20% dieses Zieles ließen sich allein durch die Verlagerung vom Straßen- auf den Schienenverkehr erreichen.

Wir sehen jedoch mit großer Sorge, dass konkrete, verbindliche und vor allem ausreichende Schritte zur Umsetzung der ambitionierten Ziele des Koalitionsvertrages bislang noch kaum erkennbar sind.

Dieser Eindruck bestätigt sich auch beim vorliegenden LuFV III-Entwurf. Die vorgesehenen Summen und Finanzierungsmechanismen werden nicht ausreichen, um den ökonomischen Alterungsprozess der Eisenbahninfrastruktur aufzuhalten.

Um das gesamte System Schiene wieder in einen soliden Zustand zu bringen, so dass es die Ziele des Koalitionsvertrages erfüllen kann, rechnen wir mit einem zusätzlichen Finanzbedarf bis 2030 von jährlich durchschnittlich fast 10 Mrd. € (inklusive der zu geringen LuFV-Finanzierung):

Um die genannten verkehrspolitischen Ziele zu erreichen, müssen neben der Ertüchtigung des Bestandsnetzes die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 vorgesehenen Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs und ggf. weitere Vorhaben im Rahmen des Deutschlandtaktes konsequent verwirklicht werden. Ggf. müssen auch weitere Projekte in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden, um Engpässe aufzulösen und Ausbaulücken zu schließen. Die derzeit vorgesehenen 1,6 bis 1,7 Mrd. € pro Jahr reichen dafür bei Weitem nicht aus. Vielmehr werden bis 2030 durchschnittlich bis zu 7 Mrd. € pro Jahr dafür notwendig sein. Ein zeitnahe Hochlauf ist aus unserer Sicht zwingend notwendig.

Der Bundesvorstand der EVG hat zur Finanzierung der Bahninfrastruktur und des Schienennetzes Anfang des Jahres ein ausführliches Positionspapier mit dem Titel „Mehr Bahn für die Menschen - Anforderungen an das System Schiene“ beschlossen:

www.evg-online.org/fileadmin/Politik/bahnretter/web_evg_positionspapier_A4.pdf

Weitere Informationen zu den verkehrspolitischen EVG-Positionen hinsichtlich des Systems Schiene sind insbesondere zu finden unter: www.evg-online.org/bahnretter



IV. Ein Schienenfonds als Finanzierungsinstrument

Die EVG schlägt vor, einen Schienenfonds des Bundes einzurichten, um die Finanzierung von Investitionen in die Schieneninfrastruktur mehrjährig abzusichern. Damit die DB AG, die Bau- und Bahnindustrie sowie das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die erforderlichen Kapazitäten aufbauen können, dürfen die Haushaltsmittel nicht mehr von Jahr zu Jahr zur Disposition stehen, sondern es ist eine verlässliche, mehrjährige Haushaltsplanung erforderlich. In den Schienenfonds sollten als Finanzierungsquellen insbesondere einfließen:

- bisher im Bundeshaushalt für Schieneninvestitionen vorgesehene Mittel;
- zusätzlich notwendige Mittel, ggf. auch durch Umschichtung aus dem Bundesfernstraßenbau;
- Mittel aus dem vorgesehenen Klimafonds;
- Einnahmen aus der Lkw-Maut.

Aus dem Schienenfonds sollten insbesondere folgende Maßnahmen und Leistungen finanziert werden:

- a. Herstellung einer wieder leistungsfähigen Bestandsinfrastruktur;
- b. Neu- und Ausbau mit dem Ziel, eine deutliche Kapazitätserweiterung zu erreichen; Engpassbeseitigung in Knoten;
- c. Ergänzende Neu- und Ausbaumaßnahmen wie z. B. 740 m-Netz, (Wieder-)Aufbau von Überholgleisen, Weichen und Ausweichstrecken;
- d. Elektrifizierung (70 % des Netzes bis 2025, 75 % bis 2030);
- e. ETCS-Ausbauprogramm; weitere Digitalisierungsprogramme;
- f. Förderung des Einzelwagenverkehrs;
- g. Förderung von Innovationen (z. B. im Kombinierten Verkehr, Innovationsprogramm Zukunft Schiene);
- h. Sonderprogramme, die nicht Bestandteil der Bedarfsplanmaßnahmen oder der LuFV sind;
- i. Förderprogramme, die nicht in erster Linie Infrastrukturmaßnahmen betreffen.

Aus Sicht der EVG sollten in den Schienenfonds neben den bisher vorgesehenen Bundesmitteln auch die vorgesehene Kapitalerhöhung für die DB AG sowie Mittel aus dem Klimafonds fließen. Im Zusammenhang mit dem Aufbau eines Schienenfonds muss der Bund die im Koalitionsvertrag vorgesehene Gemeinwohlorientierung des DB-Konzerns umsetzen und zugleich auf Dividendenzahlungen der DB AG verzichten – verbunden mit der Verpflichtung der DB AG, diese Mittel in mehr Wachstum zu investieren.



Stellungnahme

zum Entwurf der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III)

Die Allianz pro Schiene dankt dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestags für die Möglichkeit, im Rahmen einer öffentlichen Anhörung am 16. Oktober 2019 zum Entwurf der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) Stellung zu nehmen.

Vorbemerkung

Der Bund beabsichtigt, mit der Deutschen Bahn AG und ihren Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) über die Erhaltung der Schienenwege im Zeitraum 2020 – 2029 abzuschließen. Diese Vereinbarung soll an die LuFV II anschließen, die seit 2015 in Kraft ist. Grundlage für diese Vereinbarung ist der grundgesetzliche Gewährleistungsauftrag des Bundes für die Eisenbahninfrastruktur (vgl. Art. 87e GG).

Mit dem Abschluss der ersten LuFV 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, also eine Steuerung über Ziele.

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 eigene Finanzmittel für die Instandhaltung einzusetzen und darüber hinaus einen Beitrag zu den Investitionen zu leisten. Wie die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die vorgegebenen Ziele erreichen, bleibt ihrer unternehmerischen Entscheidung überlassen. Zielverfehlungen werden sanktioniert.

Tatsächlich hat sich die von der Bundesnetzagentur ermittelte Zufriedenheit der Nutzer mit dem Erhaltungszustand des Schienennetzes sowie mit dem Erhaltungszustand der

Personenbahnhöfe seit 2010 leicht verbessert. Allerdings bewegt sich die Zufriedenheit der Netznutzer nach wie vor nur auf mittlerem Niveau, was angesichts der langjährigen Unterinvestition in das Schienennetz und dem daraus resultierenden Investitionsstau auch nicht überraschend ist.

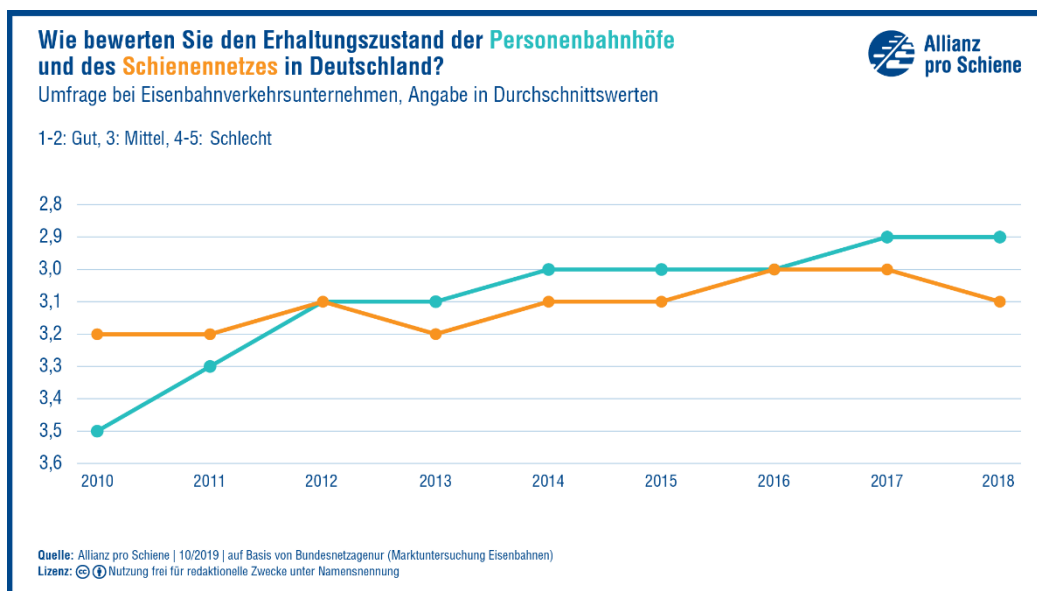


Abb. 1: Nutzerbewertung des Erhaltungszustandes von Schienennetz und Personenbahnhöfen 2010-2018.

Die Allianz pro Schiene begrüßt grundsätzlich, dass das Prinzip der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nun fortgeschrieben und weiterentwickelt werden soll.

Grundsätzlich kritisch sehen wir dagegen den Prozess der LuFV-Aushandlung, der erneut rein bilateral zwischen der Bundesregierung und der DB AG erfolgte – ohne Beteiligung der Netznutzer, der Branchenverbände und des Bundestags. Auch das oder die Gutachten zur Ermittlung des Finanzierungsbedarfs wurden bis heute nicht veröffentlicht.

Darüber hinaus haben wir zu einzelnen Regelungen des LuFV III-Entwurfs noch Anmerkungen und Ergänzungsvorschläge.

Bewertung ausgewählter Einzelaspekte

Laufzeit

Die vorgesehene Laufzeitverlängerung der LuFV auf zehn Jahre sehen wir als Fortschritt an. Die verlängerte Laufzeit verbessert die Planungssicherheit erheblich und erleichtert den beteiligten Akteuren die benötigten Planungs- und Baukapazitäten aufzubauen. Wir erwarten von der verbesserten Planungssicherheit einen positiven Effekt für das Ziel einer kontinuierlichen Verbesserung des Netzzustandes. Voraussetzung dafür ist allerdings ein klares und belastbares Bekenntnis des Bundes, dass die in Aussicht gestellten Mittel auch tatsächlich haushaltsrechtlich abgesichert zur Verfügung stehen – und zwar für den gesamten auf 10 Jahre verlängerten LuFV-Zeitraum.

Weiterentwicklung Qualitätskennzahlen; fehlende kapazitätsbezogene Kennzahl

Das Grundprinzip der LuFV, die eingesetzten Bundesmittel für das Bestandsnetz einer leistungs- und qualitätsbezogenen Outputkontrolle zu unterwerfen, ist sinnvoll und sollte beibehalten werden. Grundlage für diese Outputkontrolle sind Qualitätskennzahlen.

Die Genauigkeit des durch die Qualitätskennzahlen gezeichneten Bildes des Netzzustandes ist aber weiter verbesserungsfähig. Zwar sollen mit der LuFV III verschiedene neue, nicht sanktionsbewehrte Qualitätskennzahlen eingeführt werden (Gleislage, Netzverfügbarkeit, Substanzwert). Es fehlt aber nach wie vor eine Kennzahl, die die Entwicklung der Netzkapazität abbildet. Da die Kapazität ein wesentlicher Aspekt der Infrastrukturqualität ist, und zudem vor dem Hintergrund der politischen Ziele für mehr Verkehr auf die Schiene hoch relevant für die verkehrspolitische Steuerung ist, muss eine kapazitätsbezogene Kennzahl aus unserer Sicht zwingend ergänzt werden. Anderenfalls würde durch die Vertragslaufzeit von zehn Jahren – die aus Perspektive der Planungssicherheit sehr zu begrüßen ist – dieser unbefriedigende Zustand voraussichtlich bis zum Jahr 2030 zementiert.

Wir empfehlen daher, dass die Entwicklung und Umsetzung einer geeigneten kapazitätsbezogenen Kennzahl in der LuFV verbindlich festgeschrieben wird. Eine solche Festlegung würde an das Vorgehen zur Ermittlung des Ursache-Wirkungs-Zusammenhangs (UWZ) anknüpfen, das in § 13.9 des LuFV III-Entwurfs vereinbart ist. Analog hierzu sollte eine geeignete kapazitätsbezogene Kennzahl bis spätestens 2022 auf wissenschaftlicher Grundlage erarbeitet werden.

Höhe des Infrastrukturbeitrages des Bundes

Der Entwurf der LuFV III sieht vor, den Infrastrukturbeitrag des Bundes im Vergleich zur LuFV II deutlich aufzustocken. Insgesamt soll der Infrastrukturbeitrag des Bundes in den ersten fünf Jahren der Laufzeit gut 4,6 Mrd. € pro Jahr erreichen (gegenüber 3,5 Mrd. € zum Ende der aktuellen LuFV II in 2019). In der zweiten Hälfte der Laufzeit soll der Infrastrukturbeitrag auf dann im Durchschnitt 5,6 Mrd. € pro Jahr steigen. Diese Aufstockung trägt der Tatsache Rechnung, dass der Infrastrukturbeitrag des Bundes den Bedarf bislang nicht gedeckt hat, und ist daher grundsätzlich zu begrüßen.

Dies bedeutet aber auch, dass die Entwicklung der Mittelhöhe über die Gesamtlaufzeit sehr unterschiedlich verteilt ist. Nach der einmaligen Anhebung soll von 2020 bis 2024 keine weitere Erhöhung der Bundesmittel mehr erfolgen. Hier bestehen Zweifel, ob insbesondere die erheblichen jährlichen Baupreissteigerungen aufgefangen werden können.

Die Unsicherheit in Bezug auf die Auskömmlichkeit der vorgesehenen Mittel resultieren nicht zuletzt daraus, dass die Studie, die das BMVI zu Ermittlung des Mittelbedarfs offenbar hat erstellen lassen, bislang nicht veröffentlicht wurde. Die Veröffentlichung sollte umgehend nachgeholt werden.

Vor dem Hintergrund der aktuell zu verzeichnenden Baupreissteigerungen, die deutlich über der allgemeinen Inflationsrate liegen, empfehlen wir den Infrastrukturbeitrag des Bundes schon in den Jahren 2020 bis 2024 stufenweise anzuheben. So ergibt sich eine kontinuierlich ansteigende Mittelausstattung über die gesamte Laufzeit der LuFV III. Dies halten wir für erforderlich, um einen Entwicklungspfad einzuschlagen, der zu dem in der Präambel der LuFV beschriebenen Zielzustand der Infrastrukturqualität führt.

Beitrag des Bahnsektors

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass die für das Bestandsnetz vorgesehenen Bundesmittel mit gut 51 Mrd. Euro nur einen Teil der Gesamtfinanzierung in Höhe von 86 Mrd. Euro ausmachen. Zu den 51 Mrd. Euro Bundesmitteln für das Bestandsnetz kommen rund 3,9 Mrd. Euro Bundesmittel, die auf anderen Finanzierungswegen in Neu- und Ausbauprojekte fließen werden und dabei Erhaltungsinvestitionen in das bestehende Netz in gleicher Höhe ersetzen.

Die restlichen 31 Mrd. Euro sollen als Finanzierungsbeitrag aus dem Bahnsektor kommen. Diese Mittel setzen sich zusammen aus geplanten Dividendenzahlungen der DB AG, investiven Eigenmitteln der DB-Infrastrukturgesellschaften und dem Mindestinstandhaltungsbeitrag der DB-Infrastrukturgesellschaften, in der Konsequenz also aus den Trassenpreiszahlungen der Netznutzer. Gegenüber der LuFV II steigen damit der Renditedruck auf das Schienennetz und der Beitrag des Sektors zur Bestandsnetzfinanzierung signifikant. Mit Blick auf die wachsenden verkehrs- und klimapolitischen Anforderungen – insbesondere 25 Prozent Marktanteil der Güterbahnen und Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 – ist es mehr als fraglich, ob die vorgesehene stark steigende

Nutzerfinanzierung geeignet ist, eine Wachstumsdynamik bei der Nachfrage nach Schienenverkehr zu befördern.

Vor diesem Hintergrund plädieren wir dafür, die auf den Bahnsektor entfallenden Finanzierungslasten zu reduzieren. Wir empfehlen daher die eingeplante DB-Dividende auf 650 Mio. Euro jährlich und den Eigenmittelbeitrag auf 100 Mio. Euro jährlich über die gesamte Laufzeit der LuFV III zu begrenzen und den Ausfall durch eine entsprechende Erhöhung des Bundesanteils auszugleichen. So würden die steigenden Anforderungen an das System Schiene nicht durch gleichzeitig steigende finanzielle Lasten der Nutzer torpediert. Die Entlastung beim Netzbetreiber sollte verwendet werden, um künftige Trassenpreissteigerungen für die Netznutzer moderater zu gestalten. Sollte sich dadurch auch außerhalb der Infrastrukturgesellschaften eine weitere Entlastung der DB AG ergeben, könnte diese z.B. für Innovationsprojekte verwendet werden.

Verhältnis von Ersatzinvestitionen und Instandhaltung

Die LuFV unterscheidet bei der Erhaltung der Schienenwege seit jeher zwischen Maßnahmen der Instandhaltung, die ausschließlich von den Infrastrukturunternehmen finanziert werden, und der Durchführung von Ersatzinvestitionen, die größtenteils vom Bund finanziert werden. Vor dem Hintergrund des anhaltenden Renditedrucks im Schienennetz birgt diese Unterscheidung prinzipiell das Risiko von Fehlentwicklungen dergestalt, dass unzureichende oder falsch verteilte Ausgaben für die Instandhaltung zu vorzeitigem und erhöhtem Ersatzinvestitionsbedarf führen können. Der Bund will diesem Risiko entgegenwirken, indem in der LuFV den Infrastrukturunternehmen eine jährliche Mindestsumme für die Instandhaltung (Mindestinstandhaltungsbeitrag) vertraglich auferlegt wird. Dieser Mindestinstandhaltungsbeitrag soll in der LuFV III noch einmal deutlich angehoben werden.

Angesichts der Tatsache, dass während der Laufzeit von LuFV I und II nicht alle Bedenken in Bezug auf diesbezügliche Fehlentwicklungen zerstreut werden konnten und der Renditedruck im Schienennetz anhält, plädieren wir dafür, unter Einbeziehung von Sachverständigen aus der Praxis zu prüfen, ob und wo es durch die Abgrenzung von Ersatzinvestitionen und Instandhaltung Fehlanreize gibt, und welche Maßnahmen über das bestehende Instrument Mindestinstandhaltungsbeitrag hinaus ggf. erforderlich sind, um diese Fehlanreize zu beseitigen. Das Ergebnis der Prüfung sollte ähnlich wie bei der Regelung in § 13.9 des LuFV III-Entwurfs in einer Frist bis 2022 vorliegen und dem Bundestag und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Berlin, den 15.10.2019

Kontakt

Dirk Flege

Geschäftsführer
030. 246 25 99 – 40
dirk.flege@allianz-pro-schiene.de

Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
10117 Berlin
allianz-pro-schiene.de
T 030. 246 25 99 - 0
F 030. 246 25 99 - 29
E info@allianz-pro-schiene.de
T @Schienenallianz

