



Sachstand

Instandhaltung der Bundesschienenwege

Instandhaltung der Bundesschienenwege

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 085/21
Abschluss der Arbeit: 9. Dezember 2021
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung und Landwirtschaft

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Instandhaltung	4

1. Einleitung

Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG)¹ definiert in § 2 Abs. 1 und 2 AEG Eisenbahnen als öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die eine Eisenbahn**infrastruktur** betreiben (EIU) oder die Eisenbahn**verkehrsdienste** zur Beförderung von Gütern oder Personen erbringen (EVU).²

Nach § 2 Abs. 6 AEG umfasst die Eisenbahninfrastruktur die Betriebsanlagen der Eisenbahnen einschließlich der Bahnstromfernleitungen.

Das **Schiennetz** der Eisenbahnen in Deutschland hat derzeit eine Streckenlänge von rund 38.400 km. Den größten Anteil mit rund 33.400 Kilometern hat das Netz der „Eisenbahnen des Bundes“, die verbleibenden ca. 5.000 km werden als „Nichtbundeseigene Eisenbahnen“ (NE-Bahnen) bezeichnet. Die Bundesschienenwege stehen, ebenso wie die Strecken der NE-Bahnen, die nicht zu kommunalen Eigenbetrieben gehören, allen EVU zur Nutzung offen.³

Die **Deutsche Bahn AG** wurde im Januar 1994 als Aktiengesellschaft gegründet und entstand aus der Fusion der ehemaligen Staatsbahnen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn. Damit wurde aus zwei Staatsbahnen ein privatrechtlich geführtes Unternehmen.⁴ Das Eigentum an den Schienenwegen und an den für den Bahnbetrieb notwendigen Anlagen wurde im Zuge der am 1. Januar 1994 in Kraft getretenen Bahnstrukturreform von den Staatsbahnen auf die Deutsche Bahn AG übertragen.

Netzbetreiber ist seit der am 1. Januar 1999 im Zuge der zweiten Stufe der Bahnreform erfolgten Aufspaltung der Deutschen Bahn AG in fünf Einzelgesellschaften deren Konzerntochter **DB Netz AG**. Damit liegen Eigentum an den Schienenwegen und Instandhaltung in der Hand des Konzerns Deutsche Bahn AG.⁵

2. Instandhaltung

Für die Eisenbahnen des Bundes wird im aktuellen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erstellten **Bundesverkehrswegeplan 2030**⁶ ausgeführt:

1 https://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/AEG.pdf.

2 https://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/_2.html.

3 <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/schiennetz/>.

4 <https://www.deutschebahn.com/de/konzern/geschichte/bahnreform-1188014>.

5 Siehe hierzu auch: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/298918/>.

6 https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile, S. 27, Abschnitt 6.2 Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes.

„Nach Artikel 87e des Grundgesetzes^[7] trägt der Bund für Ausbau und Erhalt dieses Netzes Sorge und finanziert nach § 8 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz^[8] Investitionen in die Schienenwege. Diese umfassen auch Ersatz- bzw. Bestandsnetzinvestitionen. Unter dem Dach der Deutsche Bahn AG sind die DB Netz AG, die DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes Eigentümer der Schieneninfrastruktur. In Wahrnehmung ihrer unternehmerischen Aufgabe halten sie ihre Sachanlagen instand und fungieren als Bauherren bei Investitionsmaßnahmen. Die Kontrolle des Unternehmens erfolgt ausschließlich über seinen Aufsichtsrat. Eine darüber hinausgehende Einflussnahme des Bundes auf einzelne unternehmerische Entscheidungen der Deutsche Bahn AG ist nach den Bestimmungen des Aktiengesetzes nicht statthaft, auch wenn die Bundesrepublik Alleinaktionär ist.

Der Bund finanziert Investitionen in das Bestandsnetz der EIU über Baukostenzuschüsse, die in der Regel sämtliche Baukosten abdecken und nicht zurückzuzahlen sind. Bis 2008 erfolgte die Finanzierung im Rahmen von sogenannten Sammelfinanzierungsvereinbarungen. Eine Verwendungsprüfung des Eisenbahn-Bundesamtes stellte nach Abschluss der Maßnahmen eine zweckmäßige und wirtschaftliche Mittelverwendung sicher.“

Seit 2009 gilt für die Finanzierung des Bestandsnetzes die zwischen der Bundesrepublik Deutschland, den o.g. EIU des Bundes und der Deutschen Bahn AG abgeschlossene **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)**, in der Maßnahmen, die der Erhaltung und Verbesserung des Zustands der Schienenwege des Bundes dienen, definiert sind. Hierbei handelt es sich zum einen um Ersatzinvestitionen, die nicht Gegenstand der gesetzlich definierten Ausbauvorhaben für die Schienenwege („Bedarfsplan“ nach § 1 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz) sind, und zum anderen um Maßnahmen der Instandhaltung.⁹

Der Bund finanziert hierbei nicht mehr im Einzelnen definierte Maßnahmen und Investitionsprogramme, sondern stellt den EIU seinen Infrastrukturbeitrag zur **eigenverantwortlichen Verwendung** zur Verfügung, so dass die EIU im Rahmen der LuFV selbst über ihre Investitionstätigkeiten und -schwerpunkte im Bestandsnetz entscheiden können. Im Gegenzug geben die EIU ein Qualitätsversprechen für ihr gesamtes Netz ab und verpflichten sich, Ersatzinvestitionen in die Schienenwege mindestens in der vereinbarten Höhe vorzunehmen, einen Mindestinstandhaltungsbeitrag zu leisten, einen Eigenbeitrag für die Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes einzusetzen und ihre Schienenwege in einem qualitativ hochwertigen Zustand zu erhalten und zu verbessern.

Anhand von sanktionsbewehrten **Qualitätskennzahlen**, für die in der LuFV jährliche Zielvorgaben festgelegt sind, kann der Zustand der Infrastruktur bewertet werden. Werden diese vertraglich vereinbarten Ziele verfehlt, kann der Bund seinen Infrastrukturbeitrag ganz oder teilweise zurückfordern. Auf Grundlage eines jährlich von der Deutschen Bahn AG vorgelegten **Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts** prüft die zuständige Aufsichtsbehörde, das **Eisenbahn-Bundesamt (EBA)**, ob die Unternehmen die vereinbarten Zielvorgaben erfüllt haben. Stellt das EBA Vertragsverstöße (Stilllegung von

7 https://www.gesetze-im-internet.de/gg/art_87e.html.

8 https://www.gesetze-im-internet.de/bswag/_8.html.

9 Siehe hierzu auch: https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/lufv_node.html.

Strecken ohne Rechtsverfahren, schwerwiegende Vergabeverstöße etc.) fest, können neben den bereits genannten Rückforderungen bei Zielverfehlungen weitere Strafzahlungen erhoben werden.

Darüber hinaus begleitet das EBA die Tätigkeit eines vom Bund bestellten **Infrastrukturwirtschaftsprüfers**, der die jährliche Prüfung der buchhalterisch verhältnismäßigen Erfassung der Ersatzinvestitionen durchführt und aufgrund dieser die Korrektheit der Höhe der nachzuweisenden Mindestersatzinvestitionen bescheinigt. Ebenso kontrolliert der Infrastrukturwirtschaftsprüfer die Bereitstellung und Verwendung des Mindestinstandhaltungsbeitrags und des Eigenbeitrags der EIU für Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz. Zum 1. Januar 2020 ist die LuFV III¹⁰ mit einer Laufzeit von zehn Jahren (2020-2029) in Kraft getreten.

Für die Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur, d. h. Inspektion, Wartung und Instandsetzung, sind bei der **DB Netz AG** deutschlandweit über 11.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zuständig.¹¹ Die Verantwortung für die Anlagen obliegt bundesweit sieben Regionalbereichen und untergeordneten 34 Produktionsstandorten.¹² Die DB Netz AG entscheidet, ob Leistungen extern oder intern zu erbringen sind. Strategisch relevante Aufgaben werden grundsätzlich intern erbracht.¹³

Im Folgenden findet sich eine tabellarische Darstellung der Anzahl der von der DB Netz AG durchgeführten externen **Ausschreibungen** sowie die damit verbundenen Finanzvolumen in den Jahren 2013 bis 2020:¹⁴

Jahr	Anzahl Verträge	Vergabevolumen in Euro
2020	4.437	4.570.557.634
2019	3.984	3.881.279.246
2018	4.064	4.088.711.467
2017	4.109	2.670.250.743
2016	3.859	3.240.069.811
2015	5.414	2.288.637.139
2014	6.995	2.681.442.125
2013	7.281	2.266.469.495

10 https://www.eba.bund.de/download/LuFV_III_Vertrag_und_Anlagen_Web.pdf.

11 <https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/karriere/entdecken/instandhaltung-1368800>.

12 <https://www.deutschebahn.com/pr-muenchen-de/Gleisbau-6161358>.

13 BT-Drs. 19/20487 vom 30.06.2020, S. 4, Antwort zu Frage 10, <https://dserver.bundestag.de/btd/19/204/1920487.pdf>.

14 Betrachtet werden hierbei abgeschlossene Einzelverträge aller Leistungsarten durch den Produktbereich Beschaffung Infrastruktur. BT-Drs. 19/31184 vom 24.06.2021, S. 1 f, <https://dserver.bundestag.de/btd/19/311/1931184.pdf>.