
Stellungnahme der BAG-SPNV

Anforderungen an

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)

und zum

Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2006

(Netzzustandsbericht)

(vorgelegt im Juni 2007)

Berlin, 16.08.2007

Inhalt:

	Was müssen LuFV und Netzzustandsbericht eigentlich leisten?	2
1	Zusammenfassung: Würdigung des Netzzustandsberichtes	3
2	Zusammenfassung: Anforderungen an die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung	5
3	Stellungnahme zum Netzzustandsbericht (im Detail).....	7
4	Anforderungen an die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (im Detail)	21

Was müssen LuFV und Netzzustandsbericht eigentlich leisten?

Die Befürworter des aktuell diskutierten Privatisierungsmodells argumentieren, dass Umfang und Qualität des Netzes gesichert bleiben:

- Bundesminister Tiefensee: „Das Netz bleibt beim Bund. Kein Investor erhält Zugriff auf nur einen Kilometer Schiene.“ (Presseerklärung BMVBS vom 24. Juli 2007). „Er sei sicher, dass die Qualität des Schienenverkehrs durch die Einbindung privater Investoren verbessert werde. ... werde dazu führen, dass es nicht zu einem Rückzug der Bahn aus der Fläche komme“ (Tagesspiegel, 25. Juli 2007)
- Uwe Beckmeyer, verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion: „Mit dem zentralen Kern einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung habe der Bund ein wirksames Instrument in der Hand, um ... auch künftig einen ausreichenden Einfluss auf die Qualität der Schieneninfrastruktur zu sichern. Hier gibt es deutlich mehr Kontrolle und Transparenz als heute. Die Deutsche Bahn AG könne nun nicht mehr nach Belieben über den Netzzustand entscheiden. Vielmehr habe der Bund die Mittel an der Hand, einen guten Zustand der Infrastruktur einzufordern. So formuliere die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung klare Zielvorgaben. Der Zustand der Schienenwege werde in einem jährlich zu erstellenden Netzzustandsbericht dokumentiert“ (Pressemitteilung vom 24.07.2007)
- Die Deutsche Bahn in einer Presseerklärung vom 25. Juli 2007: „Schaut man sich den Gesetzentwurf genauer an, werden Bund und Länder in mehreren Punkten eindeutig besser gestellt im Vergleich zur bisherigen Situation. Das gilt zum Beispiel für die Vorgaben für das 34.000 Kilometer lange Netz der Bahn im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund. Diese umfasse auch die regionale Infrastruktur. Die Politik bestimme im Rahmen dieses Vertrags eine klar definierte Netzqualität, die die DB einhalten muss. Ansonsten drohen strenge Sanktionen.“

Das Problem an dieser Argumentation ist: Über Umfang und Qualität des Netzes steht nichts im Privatisierungsgesetz, ebenso wenig über die Entscheidung, wer wann die Stilllegung einer Strecke beantragt.

All dies bleibt der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung vorbehalten, der somit eine zentrale Schlüsselstellung zukommt. Der Netzzustandsbericht wird nach dem vom Bundeskabinett beschlossenen Privatisierungsmodell für die DB AG zusammen mit der Leistungs- und Finanzie-

rungsvereinbarung (LuFV) das einzige Steuerungsinstrument für die nächsten vsl. 18 Jahre sein, das der Bund und die Länder im Hinblick auf Netzzustand und Netzentwicklung haben werden.

Der aktuelle Verhandlungsstand zur LuFV ist nach Kenntnis der BAG-SPNV bisher weder Parlamentariern noch unabhängigen Sachverständigen bekannt. Es ist aber zu befürchten, dass die LuFV vertragliche Regelungen nur zu den wenigen Durchschnittswerten beinhaltet, die auch der Netzzustandsbericht enthält.

Anhand des Netzzustandsberichtes müssen Bund und Länder in Zukunft entscheiden können, ob die DB Netz AG ihren Aufgaben ordnungsgemäß nachkommt. Er ist also vergleichbar mit einem Liefernachweis für einen Beschaffungsvorgang. Weiterhin liefert der Bericht auch Hinweise auf den aktuellen Erhaltungszustand des Netzes.

1 Zusammenfassung: Würdigung des Netzzustandsberichtes

Der von der DB AG im Juni 2007 vorgelegte Bericht ist in Form und Inhalt nicht geeignet, den Bund und die Länder hinreichend über den Netzzustand zu informieren. Zudem ist erkennbar, dass relevante Angaben, z.B. zu den Langsamfahrstellen, methodisch schöngerechnet sind. Weitere Angaben, z.B. zum Alter der Anlagen, sind fehlerhaft oder beschönigend interpretiert:

- Der Bericht enthält **nur bundesweite Durchschnittswerte** und keine strecken- oder regional bezogenen Daten. Somit besteht die Gefahr, dass die DB Netz AG gezielt Strecken oder Netzteile vernachlässigt, an denen sie oder der DB-Konzern kein strategisches Interesse haben. Die versprochenen Sanktionen sind somit gerade nicht möglich, da entsprechende streckenbezogene Grundlagen fehlen.
- Die Methodik zur Berechnung des theoretischen **Fahrzeitverlustes durch Infrastrukturmängel** ist fehlerhaft. Durch die Vernachlässigung der zeitlichen Brems- und Anfahrverluste sowie die Vernachlässigung von Mängeln, die jünger als sechs Monate sind, wird dieser Betrag systematisch klein gehalten. So beträgt z. B. der korrekt berechnete Wert in Berlin und Brandenburg für Nahverkehrszüge 7 % Fahrzeitverlust, während die DB Netz AG nur 2,4 % ausweist.
- Die Angaben zum **Alter der Anlagen** sind beschönigend formuliert – das Netz lebt weiter von der Substanz. So stellt die DB Netz AG das Wachsen (!) des Durchschnittsalters von

Gleisen um 0,2 Jahre und von Weichen um 0,4 Jahre als (positives) Ergebnis der Investitionstätigkeit dar. Das Gegenteil ist aber der Fall. Bei ordnungsgemäßer Instandhaltung und Ersatzinvestition müsste das Durchschnittsalter konstant bleiben. Somit wird zu wenig reinvestiert.

- Der Bericht zeigt bei näherer Analyse einen **Substanzverlust** des Netzes. Die Angaben zum Alter der Anlagen zeigen, dass zu Zeiten von Bundes- und Reichsbahn in fast allen Perioden mehr Anlagen erneuert wurden als heute. Dies heißt, dass seit der Bahnreform in das Netz weniger Ersatzinvestitionen vorgenommen werden als vorher.
- Es fehlen Aussagen zur **Kapazität des Netzes**. Selbst von der DB AG wird nicht mehr bestritten, dass das Netz nach der jüngsten Steigerung des Güterverkehrs an der Kapazitätsgrenze ist. Der Netzzustandsbericht gibt somit keine Antwort auf die drängende Frage, wie die DB Netz AG den Kapazitätsrückbau stoppen will.

Ein aussagekräftiger Netzzustandsbericht auf Bundes- und regionaler Ebene müsste:

1. statt bundesweiter Durchschnittswerte den streckenbezogenen Zustand darstellen.
2. die Werte auf aussagekräftige, nachvollziehbare und prüffähige Kenngrößen verändern,
3. die bisher ausgeblendete Kapazität des Streckennetzes in den Bericht aufnehmen,
4. den Zustand der Verkehrsstationen mit aussagekräftigen Kenngrößen beschreiben und
5. geeignete, sachgerechte Kenngrößen zu Störungen und Verspätungen aufnehmen.

Vor Beschluss des Gesetzes bzw. vor Beginn der materiellen Privatisierung müssen LuFV und Netzzustandsbericht intensiv und wirksam auf ihre Auswirkungen getestet werden.

2 Zusammenfassung: Anforderungen an die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) muss fünf wesentliche Teile enthalten, wenn sie die an sie gestellten Erwartungen erfüllen soll:

1. Die Leistung des Infrastrukturbetreibers, also Qualität und Quantität von Netz und Stationen, muss streckenbezogen für die gesamte Laufzeit vereinbart werden.
2. Es muss der hierzu notwendige Finanzbeitrag des Bundes festgeschrieben werden.
3. Der Infrastrukturbetreiber muss detailliert und nachprüfbar über seine Leistungen berichten.
4. Es müssen Sanktionsmechanismen bei Nicht- oder Schlechterfüllung der Leistung vereinbart werden.
5. Die Höhe der Infrastrukturnutzungsentgelte muss - zumindest für die gemeinwirtschaftlichen Verkehre (SPNV) – begrenzt werden, da sonst eine Gewinnmaximierung des Infrastrukturunternehmens und nicht eine Maximierung des Verkehrs auf der Schiene erfolgt.

Die gesetzlichen Anforderungen an die LuFV sind im bisherigen Gesetzentwurf leider sehr unscharf formuliert. Auch Form und Inhalt des vorliegenden Netzzustandsberichtes lassen darauf schließen, dass Bund und Deutsche Bahn AG den Infrastrukturzustand nur an Hand bundesweiter Durchschnittswerte zu überprüfen wollen.

Nach unserer Auffassung muss die LuFV mindestens die folgenden Vorgaben zur Leistung des Infrastrukturbetreibers umfassen:

- Strecken- oder auf regionale Teilnetze bezogene Vorgaben zu Soll-Geschwindigkeit, tatsächlichem Fahrzeitverlust, Kapazität, Verspätungen/Störungen und Verfügbarkeit einschließlich von Zielvorgaben zur Verbesserung dieser Werte.
- Leistungspflichten zum Ausbau des Netzes bzw. Regularien zur Fortschreibung dieser Pflichten
- Vorgaben zum Umfang des Netzes, um die Stilllegung von Eisenbahnstrecken zu vermeiden. Eine Stilllegung der Infrastruktur von im SPNV bestellten Strecken darf gar nicht, die der übrigen Strecken nur unter engen Voraussetzungen möglich sein.
- Vorgaben zum Umfang der Ausstattung der Verkehrsstationen.

Nach den derzeitigen Erkenntnissen ist zu befürchten, dass die LuFV nur einen Bruchteil der Anforderungen enthält. Insbesondere Regelungen zum Gesamtumfang des Netzes sowie regionale und streckenbezogene Qualitätsparameter fehlen völlig.

Weiterhin sind die Berichtspflichten offenbar unzureichend vorgegeben, da der Netzzustandsbericht unzureichend ist. Somit besteht auch keine geeignete Grundlage, bei Schlechtleistung des Netzbetreibers finanzielle Sanktionen vorzunehmen.

Die bislang fehlende Begrenzung der Infrastrukturnutzungsentgelte wird dazu führen, dass ein zukünftig teilprivatisierter Monopolbetreiber der Infrastruktur seinen Gewinn maximieren wird. Hierzu kann es lukrativ sein, weniger Züge zu höheren Trassenpreisen zu fahren. Es besteht somit die Gefahr, dass nicht mehr Verkehr auf die Schiene gelenkt wird, sondern dass mit weniger Verkehr der Gewinn des Unternehmers erhöht wird.

Die jüngste Aussage von Minister Tiefensee, dass „kein Investor Zugriff auf nur einen Meter Schiene erhält“, ist faktisch falsch. Die LuFV und Netzzustandsbericht müssten die Voraussetzungen hierzu schaffen, was sie aber nicht tun. Im Gegenteil: Die Investoren werden nicht daran gehindert sein, Teile des Netzes in ihrer Qualität deutlich abzusenken oder stillzulegen.

3 Stellungnahme zum Netzzustandsbericht (im Detail)

Im Folgenden werden die einzelnen Kapitel des von der DB Netz AG vorgelegten Netzzustandsberichtes bewertet und der Handlungsbedarf für eine Weiterentwicklung aufgezeigt.

Zu Kap. 1 Zielsetzung und Auftrag

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) und Netzzustandsbericht sind in den nächsten 18 Jahren die einzigen Instrumente, mit denen der Bund auf Zustand und Umfang von Netz und Stationen einwirken kann. Die im Gesetzentwurf enthaltenen Einflussmöglichkeiten über die Aufsichtsräte der Infrastrukturgesellschaften werden für die Praxis ohne größere Bedeutung sein, da ein Großteil der relevanten Entscheidungen durch den Vorstand selbst getroffen wird. Den Steuerungsmöglichkeiten über den Aufsichtsrat kommt maximal die Funktion einer „Notbremse“ zu. Auch heute kann über den Aufsichtsrat der DB AG nicht der Qualitätszustand einer einzelnen Strecke gesteuert werden.

Wir stimmen Bund und Deutscher Bahn AG zu, dass das heutige Verfahren der Infrastrukturfinanzierung gestrafft und organisatorisch vereinfacht werden soll. Dies kann auch durch eine höhere Eigenverantwortlichkeit des Infrastrukturbetreibers im operativen Bereich erfolgen, sofern geeignete Zielvorgaben mit wirksamen Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten greifen. Der Bund muss nicht jeder einzelnen Bau- und Instandsetzungsmaßnahme im Bestandsnetz zustimmen, sofern klar geregelt ist, welche Qualität der Netzbetreiber auf einer konkreten Strecke über die Laufzeit anbieten muss.

Verhindert werden muss aber, dass der Netz- oder Stationsbetreiber freie Hand beim Mitteleinsatz bekommt, ohne dass konkrete Vorgaben zu Qualität und Umfang der Infrastruktur bestehen. Auf diesen Zustand steuert das momentan diskutierte Modell in Deutschland zu. Die fehlende Konkretisierung dieser Vorgaben sowie die daraus folgende mangelnde Kontroll- und Sanktionsmöglichkeit ist derzeit der Hauptkritikpunkt an LuFV und am Netzzustandsbericht.

Verhindert werden muss außerdem, dass der Netz- oder Stationsbetreiber die vom Staat bereit gestellten Mittel für Neu- und Ausbauten ohne Mitwirkung von Bund und Ländern verausgaben kann. Hier muss entweder eine konkrete Vorgabe in der LuFV oder im Einzelfall erfolgen.

Ohne diese Konkretisierung ist zu befürchten, dass der Netz- und Stationsbetreiber nach der Privatisierung nur noch die wirtschaftlichen Filetstücke der Infrastruktur ordnungsgemäß betreiben wird. Es besteht die Gefahr, dass Strecken oder Bahnhöfe mit unterdurchschnittlicher Wirtschaftlichkeit vernachlässigt werden. Gleiches gilt für Strecken, die hauptsächlich von Wettbewerben der DB-Transportunternehmen gefahren werden. Daran kann auch die in der aktuellen Diskussion von DB-Vertretern zitierte Bestellung der Aufgabenträger im SPNV nichts ändern. Die Bestellung umfasst derzeit ausschließlich die Betriebsleistungen, nicht aber die Infrastruktur. Daher sind die Befürchtungen der Landesverkehrsminister berechtigt, dass regionale Strecken und Teilnetze durch die Privatisierung gefährdet sind.

Daraus ergeben sich folgende Anforderungen an Zielsetzung und Auftrag des Netzzustandsberichtes, die nach derzeitigem Stand nicht erfüllt sind:

- Es muss eine strecken- oder auf regionale Teilnetze bezogene Dokumentation des Zustandes der Infrastruktur erfolgen. Bislang werden nur Merkmale von Strecken im Infrastrukturstammdatenbank abgebildet.
- Diese Dokumentation muss an Hand prüfbarer, nachvollziehbarer und aussagekräftiger Kennzahlen erfolgen. Die in Kapitel 3 genannten Kennzahlen sind hierfür nicht ausreichend, da sie wesentliche Merkmale nicht einschließen (Kapazität, Verkehrsstationen) oder methodisch schöngerechnet sind (Fahrzeitverlust).
- Die Entwicklung gegenüber den Vorjahren muss sachgerecht bewertet werden und mit den Zielvorgaben abgeglichen werden. Das Steigen des Durchschnittsalters der Anlagen wird bewusst verharmlosend dargestellt.
- Der Netzzustandsbericht muss auch einen Ausblick in die Zukunft mit einer Trendaussage zur Entwicklung der wesentlichen Kennzahlen beinhalten.
- Da die Angaben im Netzzustandsbericht Grundlage für eine Sanktionierung sind, müssen diese durch den Bund nachprüfbar sein.

Zu Kap. 2 Netzstruktur und Entwicklung

In seiner derzeitigen Formulierung hat dieses Kapitel ausschließlich deklaratorische Funktion und ist ohne verkehrspolitische Bedeutung. Ob dies sachgerecht ist, kann ohne genaue Kenntnis der Inhalte der LuFV nicht abschließend beurteilt werden.

Wir halten es für erforderlich, dass in der LuFV Vorgaben zur Netzstruktur vereinbart sind. Dies würde bedeuten, dass zur Netzstruktur eine verbindliche Vereinbarung zwischen Bund und Infra-

strukturbetreiber erfolgt ist und mit dem Netzzustandsbericht diese Vereinbarung „nur“ kontrolliert werden muss. Die Kontrolle des Umfangs des Streckennetzes ist gegenüber der Kontrolle des Zustandes hingegen vergleichsweise einfach und an Hand des Streckenkatasters möglich.

Daher sehen wir im Netzzustandsbericht keinen diesbezüglichen Handlungsbedarf, sofern die Vorgaben der LuFV hinreichend genau sind.

Zu Kap. 3 Zustand und Entwicklung der Infrastruktur

Dieses Kapitel ist das Kernstück des Netzzustandsberichtes, da hier Netz und Stationen in ihrer Qualität dargestellt und bewertet werden. In der nachfolgenden Bewertung greifen wir an einigen Stellen zum Vergleich die Qualitätsanalyse Netzzustand des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) auf. Der VBB hat im ersten Quartal 2007 für die Länder Berlin und Brandenburg eine flächendeckende Erhebung des Netzzustandes durchgeführt, so dass dessen unabhängig von der DB Netz AG erhobenen Daten zur Plausibilisierung gegenüber gestellt werden können.

Was fehlt im Netzzustandsbericht der Deutschen Bahn AG?

Vor einer Bewertung der Ergebnisse der Deutschen Bahn AG möchten wir voranstellen, was aus unserer Sicht im Netzzustandsbericht fehlt.

1. Es fehlen Angaben zur **Kapazität des Netzes**

Die unzureichende Kapazität ist eines der größten aktuellen Probleme des Eisenbahnnetzes. Die DB Netz AG hat in den vergangenen Jahren mit ihrer Rationalisierungsstrategie gerade im Fern- und Ballungsnetz massiv Kapazitäten zurück gebaut, indem sie den Umfang der Anlagen in der Regel auf die bestehenden Verkehre bzw. absehbare Zuwächse beschränkt hat. Vor allem im Zuge des Ausbaus elektronischer Stellwerke (ESTW) wurden Weichen, Überholgleise und Blocksignale zurückgebaut¹. Durch die Zunahme des Güterverkehrs entstehen nunmehr erhebliche Kapazitätsprobleme vor allem im Falle von Betriebsstörungen oder baubedingten Umleitungen.

LuFV und Netzzustandsbericht müssen daher aus unserer Sicht zwingend geeignete Kenngrößen zur Kapazität enthalten. Eine solche Kenngröße kann z. B. die streckenbezogene Kapazität in Verbindung mit der Güte der Fahrplanstabilität sein. Hierzu ist ein geeignetes eisenbahnbetriebs-

¹ Vgl. <http://www.bag-spnv.de/posi/Pos05-11-28-Text.pdf>

wissenschaftlich anerkanntes Modell zu wählen (z. B. Kapazitätsberechnung nach dem Modell STRELE).

2. Es fehlen aussagekräftige Angaben zum **Zustand der Verkehrsstationen**

Im Netzzustandsbericht sind Angaben zum Zustand der Verkehrsstationen nur rudimentär enthalten. Es wird nur der Ausbaustandard der Bahnsteige mit den Merkmalen Bahnsteighöhe, Zugang für Rollstuhlfahrer und Blindenleitstreifen dargestellt und bewertet.

Diese Bewertung geht völlig an den aktuellen Problemen vorbei, da sie die meisten kundenrelevanten Ausstattungsmerkmale (Servicepersonal, Fahrgastinformation, Aufenthaltsqualität, Sauberkeit) gar nicht erfasst. Tatsächlich ist es – bei steigenden Stationspreisen - insbesondere seit 2005 zu einem massiven Rückbau an Ausstattung und Service in den Bahnhöfen gekommen.

In den Netzzustandsbericht sind daher bahnhofsbezogene Angaben zu folgenden Aspekten aufzunehmen:

- Umfang von Personalservice
- Dynamische Systemen zur Fahrgastinformation (akustisch und optisch)
- Ausstattung der Verkehrsstation (z. B. überdachte Wartebereiche)
- Sauberkeit der Anlagen
- Qualität von Ansagen und Anzeigen (Richtigkeit und Rechtzeitigkeit)

3. Es fehlen Aussagen zur **Entwicklung in der Zukunft**

Der Bericht enthält nur Angaben und Bewertungen zur Entwicklung aus der Vergangenheit bis zum Berichtsjahr. Dieser Blick zurück ist richtig und wichtig, aber um eine Projektion in die Zukunft zu ergänzen.

Da Infrastrukturplanung eine lange Vorlaufzeit hat, ist dieser Blick nach vorne auch qualifiziert möglich. Mit einer Projektion soll die DB Netz AG einen Ausblick liefern, ob und wie in den nächsten Jahren die Vorgaben der LuFV erreicht werden sollen.

Diese Projektion ist erforderlich, damit der Bund aus seiner grundgesetzlichen Infrastrukturverantwortung ggf. nachsteuern kann, falls eine Verfehlung der Zielvorgaben der LuFV droht.

4. Die netzweiten Durchschnittswerte sind um **strecken- oder auf Teilnetze bezogene Daten** umzustellen

Bislang enthält der Netzzustandsbericht ausschließlich netzbezogene Durchschnittswerte, also einen Durchschnitt über alle betriebenen Strecken. Die Qualität des Streckennetzes in Deutschland ist aber höchst unterschiedlich. Der VBB hat in seiner o. a. Netzanalyse für Berlin und Brandenburg festgestellt, dass es erhebliche Unterschiede zwischen den Strecken gibt. So weisen die Hauptstrecken in Südbrandenburg einen unterdurchschnittlich schlechten Streckenzustand auf. Mit der aktuellen Systematik ist es der Deutschen Bahn AG möglich, bewusst einzelne Strecken oder Teilnetze zu vernachlässigen, sofern auf den strategisch wichtigen Strecken die Qualität leicht überdurchschnittlich gehalten wird.

Dies ist mit dem Infrastrukturgewährleistungsauftrag des Grundgesetzes an den Bund nicht vereinbar. Außerdem widerspricht dies den Interessen der Länder und der Allgemeinheit, auch in strukturschwachen Regionen weiterhin Schienenverkehr anbieten zu können.

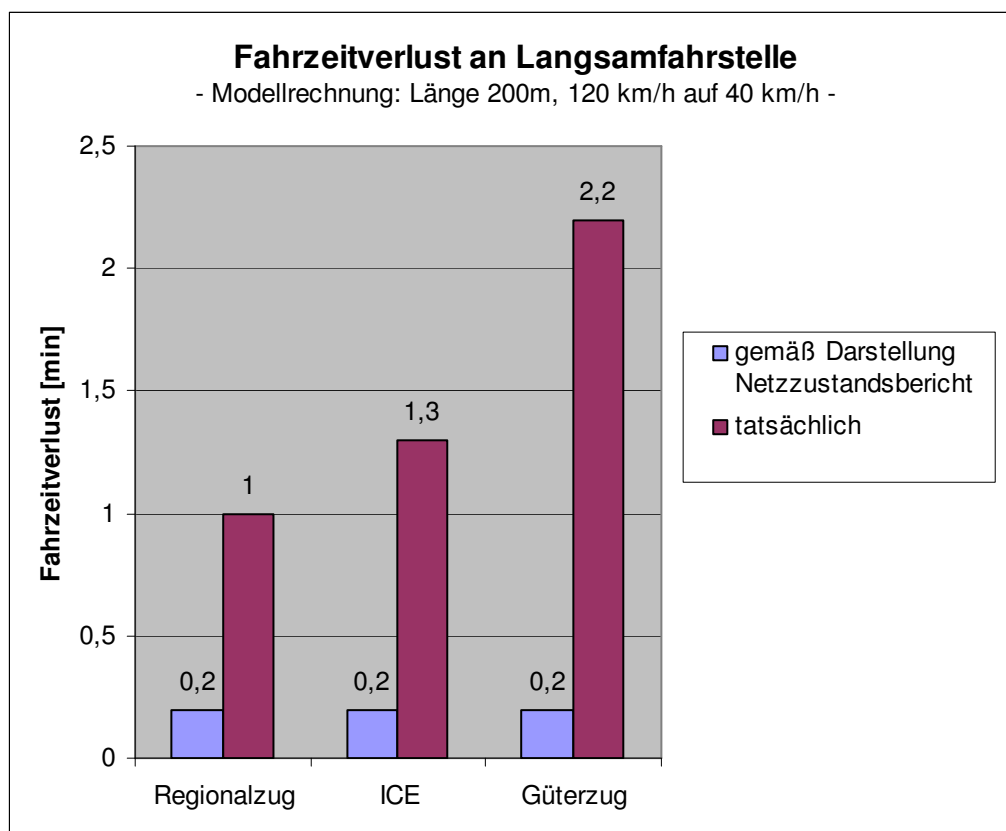
Aus diesen Gründen sind strecken- oder teilnetzbezogene Werte als Grundlage von LuFV und Netzzustandsbericht unerlässlich.

Zu Kap. 3.1 Theoretischer Fahrzeitverlust (ungewichtet)

Die Methode zur Berechnung des theoretischen Fahrzeitverlustes ist unzulässig und führt regelmäßig zu beschönigenden Ergebnissen:

- Die DB AG rechnet ohne zeitliche Beschleunigungs- und Bremsverluste. Dies ist fehlerhaft und führt zu deutlich verzerrten Ergebnissen. Bei kurzen Langsamfahrstellen, wie sie typischer Weise an Brücken oder Weichen auftreten, überwiegen die Brems- und Anfahrverluste die unmittelbaren Zeitverluste an der Langsamfahrstelle bei weitem. Außerdem vernachlässigt diese Methodik die Länge des Zuges, die bei korrekter Rechnung zur Länge der Langsamfahrstelle addiert werden muss. So muss ein 500 m langer Güterzug an einer 100 m langen Langsamfahrstelle über 600 m Länge (500 m Zuglänge plus 100 m Langsamfahrstelle) die verminderte Geschwindigkeit fahren.

Zur Veranschaulichung dieses methodischen Fehlers haben wir in einer Modellrechnung die Fahrzeitverluste für je einen typischen Regionalzug, einen ICE und einen Güterzug an einer 200 m langen Langsamfahrstelle von 120 km/h auf 40 km/h berechnet. Die Ergebnisse zeigen, dass der tatsächliche Fahrzeitverlust um über das 10-fache von dem Wert abweicht, der von der DB Netz AG zu Grunde gelegt wird.



- Die DB AG berücksichtigt nur Langsamfahrstellen, die länger als sechs Monate bestehen. Diese Vernachlässigung ist nicht zu rechtfertigen, da gerade die kurzfristig auftretenden Mängel ein Indikator für den Erhaltungszustand des Netzes sind.
- Als Sollvorgabe der Geschwindigkeit muss für den gesamten Streckenverlauf die Streckenhöchstgeschwindigkeit gelten. Nicht nur mangelbedingte Langsamfahrstellen, sondern aus wirtschaftlichen Erwägungen getroffene Entscheidungen zur Ausstattung des Netzes beeinflussen die Geschwindigkeit. Als Beispiel sei hier der Verzicht auf eine technische Sicherung von Bahnübergängen oder ein Einbau preiswerter Weichen mit engeren Kurven-

radien genannt, die in der Praxis oft zu nennenswerten Geschwindigkeitseinbrüchen führen.

Die Unplausibilität der DB-Ergebnisse insgesamt soll an Hand des Vergleichs der DB-Daten mit den Ergebnissen der VBB-Qualitätsanalyse für Berlin und Brandenburg dargestellt werden:

- Die DB AG gibt an, dass der bundesweite Fahrzeitverlust 2,4 Prozent beträgt. Der VBB kommt für Berlin und Brandenburg hingegen für Züge des SPNV auf einen Wert von 7 Prozent.
- Der VBB ermittelt für das SPNV-Netz in Berlin und Brandenburg einen Fahrzeitverlust bei einmaligem Befahren des Netzes von 287 Minuten. Die DB AG weist einen entsprechenden bundesweiten Wert von nur 1.085 Minuten aus. Dies würde bedeuten, dass jede vierte Langsamfahrstelle in Berlin und Brandenburg läge, obwohl nur jeder 13. Streckenkilometer dort liegt.

Der Vergleich der VBB- mit den DB-Werten zeigt, dass die Darstellung der DB AG ungefähr um den Faktor Drei schöngerechnet ist. Die Auswirkungen auf den - beim VBB nicht untersuchten - Güterverkehr sind entsprechend höher, wie die o. a. Modellrechnung zeigt.

An eine korrekte Ermittlung des theoretischen Fahrzeitverlustes sind somit folgende Anforderungen zu stellen:

1. Die Fahrzeitverluste sind nach einer korrekten Methodik zu berechnen, die Brems- und Anfahrverluste sowie die Zuglänge berücksichtigt.
2. Hierzu sind für die Verkehrsarten Güterverkehr, SPNV und SPFV jeweils typische Modellzüge zu Grunde zu legen, die nach Streckenkategorie variieren können.
3. Es sind alle Geschwindigkeitseinbrüche, unabhängig von Ursache und Dauer des Bestehens, einzubeziehen. Die zu Grunde liegende Soll-Geschwindigkeit muss in der LuFV vereinbart sein.

Zu Kap. 3.1 Theoretischer Fahrzeitverlust (gewichtet)

„Durch die Berücksichtigung von Gewichtungsfaktoren wird dabei dem unternehmerischen Anspruch der DB Netz AG Rechnung getragen, sich insbesondere an den aus Kundensicht zentralen,

für die gesamte Netzqualität besonders kritischen Strecken messen zu lassen.“ schreibt die Deutsche Bahn AG in ihrem Netzzustandsbericht.

Im Klartext bedeutet dies: Die Konzentration auf ein Kernnetz ist in der Bewertungsmethodik bereits eingebaut. Regionale Strecken können planmäßig vernachlässigt werden.

Es ist nicht erkennbar, welche unternehmerischen Interessen der DB Netz AG bei einer Forderung nach einem mängelfreien Zustand des Gesamtnetzes (also ohne Gewichtung) tangiert werden. Sind die Zahlungen des Bundes angemessen berücksichtigt, ist die DB Netz AG auch in der Lage, das Netz ordnungsgemäß instand zu halten. Es bedarf keines Korrekturfaktors, um die Leistungspflichten des Netzbetreibers zu kanalisieren.

Sofern eine Gewichtung des Fahrzeitverlustes aus anderen Gründen sinnvoll ist (z.B. als Grundlage für eine Pönalisierung von Infrastrukturmängeln), ist ein Bezug zu den Verkehrsmengen statt eines abstrakten Punktesystems zu fordern. Im VBB-Qualitätsbericht wird z. B. der Fahrzeitverlust für alle Fahrgäste ermittelt (Anzahl der Fahrgäste multipliziert mit dem Fahrzeitverlust pro Fahrt). Ähnliches wäre für Frachtmengen denkbar.

Zu Kap. 3.1 Ausbaustandard der Verkehrsstationen

Eines der größten Qualitätsprobleme der letzten Jahre, die Ausstattung und die Qualität der Verkehrsstationen, wird ohne sonstigen sachlichen Bezug am Ende des Kapitels zu den Fahrzeitverlusten „versteckt“. Die Aussagen beschränken sich auf Bahnsteighöhe und die Zugänglichkeit für Behinderte. Diese Analyse geht klar an den tatsächlich bestehenden Problemen vorbei.

Die tatsächliche Entwicklung der Stationsinfrastruktur ist seit 2005 dadurch gekennzeichnet, dass es einen massiven Rückgang der Ausstattung von kleineren und mittleren Bahnhöfen gibt. Mit der Einführung des Stationspreissystems 2005 wurde ein kategoriebezogener Ausstattungskatalog in Kraft gesetzt, der deutlich unter dem bis dahin geltenden Status quo liegt:

- Servicepersonal auf den Bahnsteigen und Bahnhöfen gehört nur noch auf sehr großen Bahnhöfen der ersten beiden Kategorien zum Standard. Dies führt z. B. dazu, dass im Flächenland Brandenburg nur noch auf einem einzigen Bahnhof Servicepersonal vorgehalten werden muss. Im Jahr 2005 war noch auf ca. 30 Bahnhöfen entsprechendes Personal vorhanden.

- Fahrgastinformation zu Verspätungen und Zugausfällen findet auf reinen Nahverkehrsstationen findet demnach gar nicht mehr statt. Auf reinen Nahverkehrsbahnhöfen sind weder Zugzielanzeiger noch Lautsprecherdurchsagen vorgesehen. Auch wenn die DB Station und Service AG bislang nicht schlagartig alle Anlagen abgebaut hat, werden diese bei Defekten oder bei Änderungen an der Stellwerkstechnik nicht mehr ersetzt. Auf deutschlandweit ca. 4.500 Bahnhöfen findet somit keine Fahrgastinformation zu Verspätungen und Zugausfällen mehr statt, das entspricht über 80 Prozent der Bahnhöfe der DB AG.
- Die Bahnsteigausstattung auf kleineren Bahnhöfen liegt mittlerweile deutlich unter dem einer durchschnittlichen Bushaltestelle. Die rund 3.200 Bahnhöfe der niedrigsten Kategorie verfügen laut Katalog noch nicht einmal mehr über Sitzgelegenheiten und Wetterschutz. Reisende müssen auf diesen Bahnhöfen im Stehen und ungeschützt vor Schnee und Regen auf den Zug warten. Auch hier gilt, dass vorhandene Anlagen nicht rückgebaut, aber auch nicht mehr ersetzt, werden.

Auch hier sei zur Plausibilisierung wieder auf die Qualitätsbilanz des VBB verwiesen: Im Jahr 2006 hat der VBB die Qualität von 59 mittleren Bahnhöfen in Berlin und Brandenburg untersucht². Das Ergebnis: Rund drei Viertel dieser Bahnhöfe wiesen teils erhebliche Mängel in der Qualität der Fahrgastinformation auf.

In den Netzzustandsbericht sind somit aussagekräftige Kenngrößen für die Ausstattung und Qualität der Verkehrsstationen aufzunehmen:

- Umfang von Personalservice
- Dynamische Systeme zur Fahrgastinformation (akustisch und optisch)
- Ausstattung der Verkehrsstation (z. B. überdachte Wartebereiche)
- Sauberkeit der Anlagen
- Qualität von Ansagen und Anzeigen (Richtigkeit und Rechtzeitigkeit)

² vgl. Qualitätsbilanz 2006 des VBB, www.vbbonline.de/download/dokumente/vbb_Qbericht2006.pdf

Zu Kap. 3.2 Störungen und Kap. 4.2 Verspätungsminuten

Beide Kapitel sind eng verwandt und sollten nach unserer Einschätzung zusammengefasst werden. Netzbedingte Verspätungen sind meist eine Folge des Netzzustandes. Die Einordnung unter das Kap. 4 (Instandhaltungs- und Investitionsbericht) ist nicht sachgerecht.

Die Ausweisung der Störungen sollte nach unserer Einschätzung wie folgt aufgeteilt werden:

- Störungen mit der Folge der Nichtverfügbarkeit des Fahrwegs/der Verkehrsstation
- Störungen mit der Folge einer eingeschränkten Verfügbarkeit

Neben den Kennzahlen zur Anzahl der Störungen und zur Dauer der Beseitigung der Störungen sind auch die Auswirkungen dieser Störungen darzustellen:

- Verspätungsminuten in Folge der Störungen
- Zugausfälle in Folge der Störungen

Die Darstellung der Verspätungsminuten in Kap. 4.2 geht offenbar von einer den Netzbetreiber stark begünstigenden Zuordnung der Verspätungsursachen aus. Demnach werden nur 18,6 Prozent der Verspätungen vom Netz verursacht. Offenbar werden hier weder die Störungsursachen Baustelle noch Zugfolge (also Kapazitätsengpässe) dem Netzbetreiber zugerechnet.

Die gleiche Diskussion wird derzeit in Zusammenhang mit dem Performance Regime des Trassenpreissystems geführt. Die DB Netz AG weigert sich, sich diese beiden Ursachen zurechnen zu lassen.

Nach unserer Auffassung ist dies unrichtig:

- Verspätungen auf Grund der Zugfolge sind Ausdruck einer nicht ausreichenden Netzkapazität oder einer fehlerhaften Disposition und sind daher dem Netzbetreiber zuzurechnen.
- Verspätungen auf Grund von Bauarbeiten sind Ergebnis einer unzureichenden Baubetriebsplanung und daher dem Netzbetreiber zuzurechnen. Aus wirtschaftlichen Gründen stellt die DB Netz AG zur Senkung des Bearbeitungsaufwandes keine umfassenden Baufahrpläne auf, so dass der Zug nach Durchfahren einer Baustelle in der Regel weitere Konflikte verursacht.

Im Netzzustandsbericht sollte von der DB Netz AG weiterhin eine stimmigere und detaillierte Analyse der Entwicklung der Verspätung durchgeführt werden. Die in Kap. 4.2 enthaltenen Aussagen sind zum Teil erkennbar pauschal. So ist die Feststellung, dass es im Sommer heiß war und im Herbst die Schienen schlüpfrig sind, zwar nicht von der Hand zu weisen. Eine fundierte Verspätungsanalyse sollte aber in Darstellung der Ursachen und Gegenmaßnahmen deutlich darüber hinaus gehen.

Zu Kap. 3.3 Alter der Gleise, Weichen, Brücken und Bahnsteige

Bereits die Betrachtung der Durchschnittswerte zeigt, dass die Infrastruktur im letzten Jahr von der Substanz gelebt hat und in Summe auf Verschleiß gefahren wurde.

Bei einer ordnungsgemäß instand gehaltenen Infrastruktur müsste das Durchschnittsalter der Anlagen konstant bleiben, da alle abgängigen Anlagen durch Neue ersetzt werden. Dieses Ziel konnte im Vergleich zwischen 2005 und 2006 für keines der ausgewiesenen Elemente erreicht werden:

- Das Alter der Gleise stieg um 0,2 Jahre an
- Das Alter der Weichen stieg um 0,4 Jahre an
- Das Alter der Brücken stieg um 0,6 Jahre an
- Das Alter der Bahnsteige stieg um 1,2 Jahre an³

Die DB AG kommentiert dies in ihrem Netzzustandsbericht so: „Der nur geringfügige Anstieg verdeutlicht, in welchem Maße hier Ersatzinvestitionen realisiert wurden.“ Der Satz ist nicht falsch, führt den schnellen Leser aber auf den Holzweg, es wird Entwarnung („nur geringfügiger Anstieg“) suggeriert.

Tatsächlich bedeutet dies: Netz und Bahnhöfe leben in Deutschland von der Substanz, es wird zu wenig investiert.

Die Auswahl der sanktionsbewehrten Kennzahl zeigt, dass auch hier wieder eine Konzentration auf das für den Fernverkehr relevante Kernnetz methodisch implementiert ist. Nach den Aussagen auf S. 14 des Berichtes soll ausschließlich das Alter von Anlagen auf Strecken über 160 km/h be-

³ Die Angabe der DB AG ist unplausibel, da das Alter zwischen zwei Jahren rechnerisch maximal um ein Jahr steigen kann.

rücksichtigt werden. Begründet wird dies damit, dass auf den schwächer belasteten anderen Strecken längere Liegedauern der Infrastruktur vertretbar sind.

Auch dies ist methodisch nicht vertretbar:

- Es ist anzunehmen, dass auch frühere Eisenbahnverwaltungen die längere Liegedauer von Infrastrukturelementen auf schwächer belasteten Strecken ausgenutzt haben. Dieser Effekt ist somit im heutigen Durchschnittsalter der Anlagen bereits enthalten. Insofern besteht kein sachlicher Grund, schwächer belastete Netzteile aus dieser Kenngröße auszunehmen.
- Selbst wenn man dem Argument der DB AG näher treten würde: Eine Vielzahl hoch belasteter Strecken gerade im Güterverkehr weist eine Streckenhöchstgeschwindigkeit unter 160 km/h auf.

Es ist daher erforderlich, das Durchschnittsalter für alle Strecken einzubeziehen.

Anmerkung:

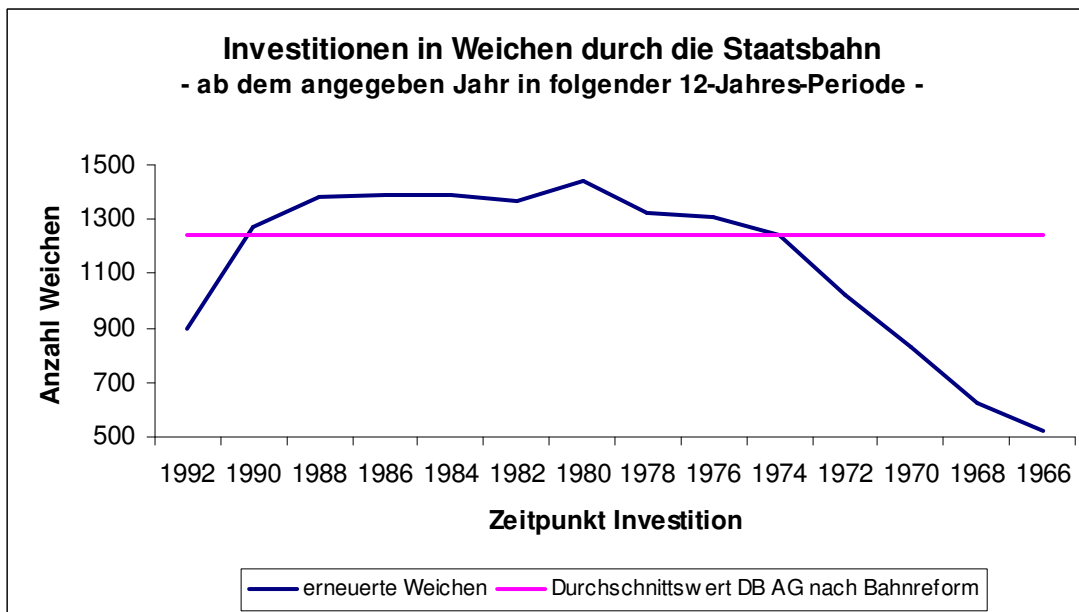
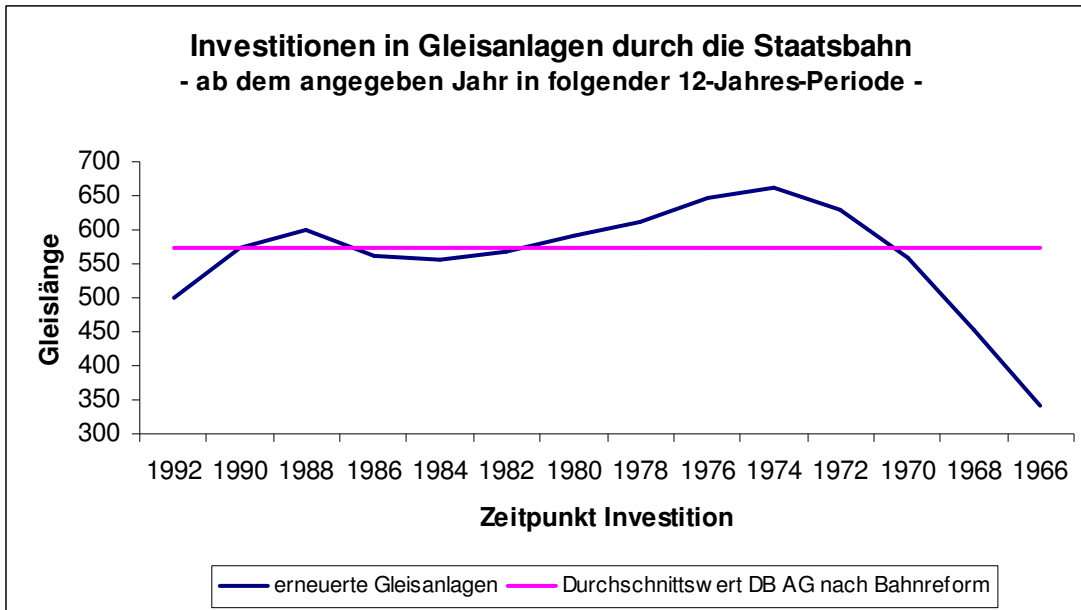
Die Grafik zum Durchschnittsalter der Gleise auf S. 13 oben im Netzzustandsbericht ist offenbar fehlerhaft. Sie ist bezüglich der Werte identisch mit der Grafik auf S. 15 oben.

Auswertung der Angaben zum Alter der Anlagen

Die Angaben der DB Netz AG zum Alter der Anlagen lassen Rückschlüsse auf die Verteilung von Ersatzinvestitionen über den ausgewiesenen Zeitraum von 40 Jahren zu.

Diese Auswertung ergibt die überraschende Erkenntnis, dass zu Staatsbahnzeiten ins Bestandsnetz fast immer mehr investiert wurde als in der Periode seit der Bahnreform. Dies steht im deutlichen Widerspruch zu den Aussagen der DB AG zur Investitionsoffensive der letzten Jahre. Investiert wurde offenbar nur konzentriert in Teile des Streckennetzes.

In den nachfolgenden Darstellungen ist aus dem ausgewiesenen Anlagenalter die Investitionstätigkeit in vergangenen Zeiträumen ermittelt worden. Dabei wurde der jährliche Durchschnittswert der reformierten DB AG seit 1994 (rote Linie) mit dem jährlichen Durchschnittswert in gleich langen Zeiträumen zu Staatsbahnzeiten (blaue Linie) verglichen. Die ausgewiesene Jahreszahl kennzeichnet den Beginn des jeweiligen 12-Jahres-Vergleichsintervalls (Hinweis: In den Jahren 1982 ff. wurde nur das Intervall bis 1994 berücksichtigt).



Das Ergebnis ist erschreckend. Insbesondere in den 70er und 80er Jahren hat die viel gescholtene Staatsbahn in ihr Bestandsnetz mehr investiert als die heutige Deutsche Bahn AG.

Zu Kap. 4.1 Mitteleinsatz

Die Anforderungen an Dokumentation und Nachvollziehbarkeit des Mitteleinsatzes hängen eng mit den Vorgaben der LuFV zusammen.

Werden in der LuFV Leistungs- und Mitteilungspflichten des Netz- und Stationsbetreibers in Bezug auf den Zustand der Infrastruktur hinreichend genau formuliert, sind die Anforderungen an die Verwendung der Mittel geringer.

In jedem Fall erforderlich wäre eine länder- oder regionsbezogene Aufteilung der angegebenen Mittel, um den gleichmäßigen Mitteleinsatz im Gesamtnetz beurteilen zu können. Im Übrigen ist die Darstellung zusammen mit dem Jahresbericht Instandhaltung sachgerecht, sofern in der LuFV entsprechende Vorgaben formuliert werden.

Zu Kap. 4.2 Verspätungsminuten

Das Kapitel sollte in Kap. 3 integriert werden (Anmerkungen siehe dort).

Zu Kap. 4.3 Betriebsleistungen

Dieser Abschnitt hat in erster Linie deklaratorischen Charakter. Bei sachgerechter Ausgestaltung der LuFV sind hier keine weiteren Anforderungen zu stellen.

Zu Kap. 5 Ausblick

Die in diesem Kapitel enthaltenen Aussagen sind ohne Substanz. Der Netzzustandsbericht sollte einen belastbaren Ausblick in die Zukunft geben. Aus diesen Gründen sollte bei den Darstellungen in Kap. 3 eine Projektion in die Zukunft erfolgen. Unsere entsprechenden Anforderungen sind auf S. 10 dargestellt.

4 Anforderungen an die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (im Detail)

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) ist nach dem vorliegenden Gesetzentwurf das einzige Instrument, das der Bund über die nächsten vsl. 18 Jahre in der Hand hat, um die Infrastruktur wirksam zu steuern.

Eisenbahninfrastruktur erfordert auf Dauer staatliche Zuzahlungen. Der Markt alleine wird daher für eine flächendeckende Infrastruktur nicht sorgen. Die Nutzer des Schienennetzes und damit die Fahrgäste werden nur die Eisenbahninfrastruktur bekommen, die der Bund in der LuFV mit der (dann teilprivatisierten) Deutschen Bahn AG vereinbart.

Die LuFV ist daher an ihren Vorgaben zu Umfang und Qualität, den Nachweispflichten der Infrastrukturbetreiber und den Pönalen bei Unterschreitungen zu messen.

Die Kenntnis der LuFV ist zwingend notwendig, um die Wirkungen des aktuellen Gesetzentwurfes zu beurteilen. Die offizielle Haltung der Bundesregierung, die LuFV erst nach Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens zu verhandeln, ist fahrlässig. Perfide ist, dass die LuFV offenbar bereits weit gehend verhandelt ist⁴, die Bundesregierung dies aber dementiert⁵.

Notwendig ist daher,

- die LuFV bereits vor Verabschiedung des Gesetzes auszuverhandeln und
- diese vor Verabschiedung des Gesetzes in einer wirksamen Testphase zu erproben.

Materiell muss die LuFV fünf wesentliche Teile enthalten:

1. Die Leistung des Infrastrukturbetreibers, also Qualität und Quantität von Netz und Stationen, muss streckenbezogen für die gesamte Laufzeit vereinbart werden.
2. Es muss der hierzu notwendige Finanzbeitrag des Bundes festgeschrieben werden.
3. Der Infrastrukturbetreiber muss detailliert und nachprüfbar über seine Leistungen berichten.
4. Sie muss Sanktionsmechanismen bei Nicht- oder Schlechterfüllung der Leistung enthalten.
5. Die Höhe der Infrastrukturnutzungsentgelte muss - zumindest für die gemeinwirtschaftlichen Verkehre (SPNV) – begrenzt werden, da sonst eine Gewinnmaximierung des Infrastrukturunternehmens und nicht eine Maximierung des Verkehrs auf der Schiene erfolgt.

⁴ Vgl. Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht vom Juni 2006, S. 3 oben

⁵ Vgl. Antwort der Bundesregierung vom 27.07.2007 auf eine Kleine Anfrage der FDP-Fraktion

4.1 Anforderungen an die Definition der Leistungen

Es ist eine Binsenweisheit, dass gute Verträge eine erschöpfende und eindeutige Beschreibung der Leistungen umfassen müssen. Nur dann wird der Vertragspartner das bekommen, was er möchte. Kein SPNV-Aufgabenträger würde sich darauf einlassen, einen Verkehrsvertrag abzuschließen, in dem er zwar Durchschnittsalter der Fahrzeuge und einen Grenzwert für Verspätungen festlegt, den Umfang des Liniennetzes und die Anzahl der Züge aber offen lässt.

Genau dies hat der Bund offenbar vor. Das über 34.000 km lange Streckennetz soll offenbar lediglich über einzelne Qualitätskennzahlen gesteuert werden. Diese sind zum Großteil zwischen Deutscher Bahn AG und BMVBS bereits ausgehandelt worden und sind Grundlage des Netzzustandsberichtes. In der Stellungnahme (siehe oben) zum Netzzustandsbereich haben wir den Nachweis geführt, dass diese Qualitätskennziffern als Steuerungsinstrument alleine völlig unzureichend sind.

Notwendig sind aus unserer Sicht folgende Vorgaben zu Umfang und Qualität des Netzes und der Stationen:

Anforderungen an die Regelungen zu den Schienenwegen (Netz)

- Der **Umfang des Netzes** muss in der LuFV vorgegeben sein. Dabei ist vom aktuellen Netzumfang auszugehen. Die Beantragung der Stilllegung von Strecken, auf denen SPNV bestellt wird⁶, ist auszuschließen. Dies kann dem Netzbetreiber ohne weiteres wirtschaftlich zugemutet werden, da er dieses auch heute leistet. Die Beantragung der Stilllegung weiterer Strecken ist im Vertragsverhältnis Bund/DB AG an enge Voraussetzungen zu knüpfen. Die gesetzlichen Regelungen im AEG bieten in der Praxis keinen hinreichenden Schutz, da die Voraussetzungen dort zu unbestimmt formuliert sind.
- Zur Ermöglichung der **Regionalisierung von Eisenbahninfrastruktur** sind für den Bund einseitige Optionen zu vereinbaren, unter realistischen Konditionen definierte Teilstrecken oder -netze einschl. deren Finanzierung mit dem Ziel herauszulösen, diese an Aufgabenträger des SPNV oder andere staatliche Stellen zu übergeben.

⁶ Maßgabe für das Vorliegen einer Bestellung ist die Äußerung im Nahverkehrsplan oder der tatsächliche Abschluss eines Verkehrsvertrages. Eine Garantierklärung gegenüber dem Netzbetreiber darf nicht erforderlich sein.

- Es sind **streckenbezogene Vorgaben zur Ausstattung** der Schienenwege zu machen. Hierzu gehören die streckenweise Definition der Soll-Geschwindigkeit, zum tolerierten Fahrzeitverlust und zur Kapazität der Strecken. Die Vorgaben zur Kapazität können auch dabei teilnetzbezogen sein. Die Vorgaben zur Kapazität sind dringend erforderlich, dies ist eines der größten Probleme des Netzes derzeit.
- Um einem Substanzverlust vorzubeugen, sind **Vorgaben zum Durchschnittsalter** der Anlagen zu machen. Von einem angemessenen Durchschnittsalter ausgehend, muss der Wert konstant bleiben. Keinesfalls darf diese Vorgabe nur auf das Kernnetz oder das Hochgeschwindigkeitsnetz beschränkt werden, wie es der derzeitige Verhandlungsstand zur LuFV offenbar vorsieht. Die dort unsachgerecht zur Begründung angeführte Tatsache, dass Anlagen auf weniger belasteten Strecken länger liegen, ist bereits im Durchschnittsalter abgebildet.
- Es sind **Vorgaben zur betrieblichen Qualität** zu machen. Hierzu gehören teilnetzbezogene Mindestwerte für die Verfügbarkeit des Netzes und zur Pünktlichkeit.
- Für die Vorgaben zur Ausstattung und zur Qualität ist ein geeigneter **Fortschreibungsmechanismus** zu entwickeln, da die Anforderungen des Marktes an das Netz variieren. Bei dieser Fortschreibung kann dem Netzbetreiber aber nicht freie Hand gelassen werden, da die DB AG sonst die Fortschreibung ausschließlich an ihren unternehmerischen Interessen orientiert.
- Da gerade die Anforderungen an die **Kapazität des Netzes** nicht statisch sind, ist hier auch ein geeignetes System der Fortschreibung zu vereinbaren. Im Rahmen seiner grundgesetzlichen Infrastrukturverantwortung muss hier auch der Bund in die Pflicht genommen werden, bei einem nachweislichen Bedarf für mehr Kapazität seinen finanziellen Beitrag entsprechend anzupassen. Mit dem in der EIBV enthaltenen Instrumentarium des „überlasteten Fahrwegs“ und des „Plans zur Erhöhung der Fahrwegkapazität“ besteht hier bereits ein Instrumentarium, auf dessen Anwendung und Ausgestaltung der Netzbetreiber in die LuFV entsprechend verpflichtet werden kann.
- Der **Neu- und Ausbau des Netzes** ist ebenfalls in der LuFV mit den o. a. Vorgaben zu regeln.

Anforderungen an die Regelungen zu den Bahnhöfen (Verkehrsstationen)

- Der **Umfang der betriebenen Verkehrsstationen** ist zu definieren. Eine Stilllegung von Verkehrsstationen auf im SPNV bestellten Strecken darf nur mit Zustimmung des Bundes

und des zuständigen Aufgabenträgers erfolgen. Dies ist wirtschaftlich zumutbar, da die Leistungen auch heute erbracht werden.

- Der **Umfang der Ausstattung der Verkehrsstationen** ist festzuschreiben. Dabei ist auf den Umfang in den Jahren bis 2004 zu referenzieren. Seit dem Jahr 2005 hat die DB Station und Service AG ihre Leistungen erheblichen zurückgefahren, um die geforderte Rendite für den Kapitalmarkt zu erwirtschaften.
- Weiterhin sind **Vorgaben zu Qualität und Verfügbarkeit** der Bahnsteiganlagen und Ausstattungselemente (insbesondere Fahrgastinformation) zu machen.

4.2 Anforderungen an den Finanzbeitrag des Bundes

Der Finanzbeitrag muss so bemessen sein, dass das Netz über die Vertragslaufzeit im definierten Zustand gehalten werden kann. Uns ist eine solide Einschätzung nicht möglich, ob dies mit den vom Bund in Aussicht gestellten und den von den Infrastrukturbetreibern zu erwirtschaftenden Mitteln sachgerecht möglich ist.

Keinesfalls darf eine eventuelle Nichtauskömmlichkeit der – politisch – zu Stande gekommenen 2,5 Mrd. EUR pro Jahr dazu führen, dass Abstriche an den Leistungen des Netzbetreibers erfolgen. Es ist daher ein geeigneter Preisanpassungsmechanismus vorzusehen.

4.3 Anforderungen an Nachweispflichten

Anhand der vereinbarten Leistungspflichten müssen die Infrastrukturbetreiber regelmäßig über den Zustand des Netzes berichten. Dieser Bericht muss den in der Stellungnahme zum Netzzustandsbericht genannten Anforderungen genügen (siehe Punkt 3).

Ein aussagekräftiger Netzzustandsbericht muss somit:

1. statt bundesweiter Durchschnittswerte den streckenbezogenen Zustand darstellen.
2. die Werte auf aussagekräftige, nachvollziehbare und prüffähige Kenngrößen verändern,
3. die bisher völlig ausgeblendete Kapazität des Streckennetzes in den Bericht aufnehmen,
4. den Zustand der Verkehrsstationen mit aussagekräftigen Kenngrößen beschreiben und
5. geeignete, sachgerechte Kenngrößen zu Störungen und Verspätungen aufnehmen

Der Bericht muss weiterhin den Ländern und Aufgabenträgern im SPNV zur Kenntnis gegeben werden.

Weiterhin sind dem Bund Kontrollmechanismen zu ermöglichen, um die Darstellung in den Berichten zu überprüfen, aber auch im Bedarfsfall unterjährige Überprüfungen vorzunehmen.

4.4 Anforderungen an Sanktionsmechanismen

Bisherige (internationale) Erfahrungen bei der Privatisierung von Infrastruktur zeigen, dass den Sanktionsmechanismen einerseits erhebliche Bedeutung zukommt, andererseits die Durchführung der Mechanismen sehr anspruchsvoll ist. So ist die Privatisierung der Infrastruktur in Großbritannien unter anderem an fehlenden bzw. wirkungslosen Sanktionsmechanismen gescheitert.

Grundsätzlich müssen alle Parameter sanktioniert werden, die als Vorgabe vereinbart werden:

- Nichtleistung, d. h. der vertragswidrige Nichtbetrieb eines Bahnhofs oder einer Strecke
- Schlechtleistung, d. h. ein Abweichen von den vertraglich zu vereinbarenden Parametern

Die Sanktionen müssen bereits dann wirken, wenn die Parameter strecken- oder teilnetzbezogen nicht eingehalten werden. Ein Infrastrukturmangel auf Strecke A darf nicht dadurch ausgeglichen werden, dass auf Strecke B schneller als vereinbart gefahren werden kann.

Die Höhe der Sanktionen ist grundsätzlich so zu bemessen, dass die Sanktion für den Infrastrukturbetreiber höher ist als die Kosten der Beseitigung des Mangels bzw. ein Betrieb der Anlage.

Für Dauermängel müssen geeignete Eskalationsstufen bis hin zu einer (Teil-) Kündigung des Vertrages möglich sein.

4.5 Anforderungen an Bemessung der Infrastrukturnutzungsentgelte

Infrastruktur ist ein natürliches Monopol. Daher wird der Monopolist immer geneigt sein, möglichst hohe Monopolgewinne zu erzielen. Durch private Anleger wird diese Neigung steigen. Es wurde bereits bekannt, dass die DB Netz AG in ihrer Mittelfristplanung einen deutlichen Anstieg ihrer Gewinne vorsieht und hierzu eine überproportionale Steigerung der Trassen- und Stationsentgelte plant.

Bis zum Jahr 2012 allein droht ein Fehlbetrag im SPNV in Höhe von 1,2 Mrd. EUR. Dieser Betrag kann nicht an anderer Stelle eingespart werden, es drohen Abbestellungen. Es ist daher im Interesse des Gemeinwohls, die Steigerung der Trassenpreise auszuschließen oder zumindest auf die Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel zu begrenzen.

Die Regulierung durch die Bundesnetzagentur ist zur Begrenzung dieses Effekts kein ausreichendes Mittel. Durch unpräzise Gesetzgebung kann die Bundesnetzagentur heute die Höhe der Trassenpreise nicht wirksam kontrollieren. Zudem geht die Deutsche Bahn AG regelmäßig juristisch gegen Bescheide der Bundesnetzagentur vor, so dass bis zum Vorliegen höchstrichterliche Urteile gar keine effektive Regulierung besteht.

Die dringend notwendige Aufnahme des Effizienzmaßstabes ins Gesetz wird von BMVBS und Deutscher Bahn AG bekämpft. Das BMVBS strich entsprechende Formulierungen aus dem Gesetzentwurf. Zur Zeit ist eine Lösungsfindung in eine Arbeitsgruppe delegiert, die von der Deutschen Bahn AG wenig konstruktiv begleitet wird. So wurde in dieser Arbeitsgruppe ein konkreter Vorschlag der Bundesnetzagentur zu einer Regulierungsformel „in allen Punkten abgelehnt“. Diese Praxiserfahrungen stehen in krassem Gegensatz zu den aktuellen öffentlichen Behauptungen der DB AG, die Bundesnetzagentur wache über die Trassen- und Stationspreise.

Aus diesen Gründen ist es unerlässlich, dass der Bund mit dem Netzbetreiber in der LuFV auch vertraglich eine Begrenzung der Trassen- und Stationspreise vereinbart. Aus Sicht der Aufgabenträger des SPNV kann diese Begrenzung auf den gemeinwirtschaftlichen SPNV beschränkt werden.