

## **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

---

## 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.