

mofair e.V.  
Potsdamer Platz 1  
10785 Berlin

Telefon +49 (0) 30 25 899 137  
Telefax +49 (0) 30 25 899 440

E-Mail: [info@mofair.de](mailto:info@mofair.de)  
Internet [www.mofair.de](http://www.mofair.de)

18.08.2008

## **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung als Mittel für Qualitätssicherheit und Fairplay**

„Die jährlich rund 2,5 Mrd. € an die DB gezahlten Bundesmittel für den Erhalt und Ausbau des Schienennetzes müssen einer wirksamen Verwendungskontrolle unterliegen“, so der Kommentar von Wolfgang Meyer, Präsident von mofair e.V., dem Verband privater, unabhängiger und wettbewerblicher Verkehrsunternehmen, zum aktuellen Stand der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, die das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit der DB AG verhandelt. „Hier geht es um Steuergelder! Bundesverkehrsminister Tiefensee sollte die Chance nutzen, der Bahn klare Zielvorgaben zu machen und Kontrollen zu vereinbaren, die sicherstellen, dass dieses Geld zielorientiert ausgegeben und die Verwendung transparent dokumentiert wird.“

Der Bund hat nach dem Grundgesetz die Aufgabe dafür zu sorgen, dass beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes dem Wohl der Allgemeinheit Rechnung getragen wird. Für die zukünftige Entwicklung der Eisenbahn ist der Zustand der Schienenwege nicht nur für die Eisenbahnverkehrsunternehmen des Bahnkonzerns, sondern auch für deren private Wettbewerber von überragender Bedeutung.

„ Der Bund muss diese Aufgabe konsequent wahrnehmen und den vorliegenden Entwurf der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung deutlicher abfassen“, verlangt mofair-Präsident Meyer. „Ansonsten besteht die Gefahr, dass es auch zukünftig keinen klaren Einblick in die Verwendung der Steuer-Milliarden gibt.“

So muss der Bund dafür sorgen, dass die DB das Schienennetz und die sonstige Infrastruktur in gutem Zustand erhält. Dies geht am Besten über die Vorgabe exakter Qualitätskriterien für einzelne Bereiche (Schienennetz, Bahnhöfe und Energieversorgung) und abgegrenzte Strecken.

Im derzeitigen Entwurf ist dies nicht vorgesehen. Vielmehr wird für das gesamte Schienennetz ein theoretischer Fahrzeitverlust ermittelt, der es ermöglicht, vor allem in Bereichen abseits der Hauptlinien „auf Verschleiß“ zu fahren. Baustellen und Mängel, die weniger als 180 Tage bestehen, bleiben unberücksichtigt.

Bereits heute wird von fachlicher Seite deutlich über den Zustand des Netzes geklagt. Die zunehmende Anzahl von sogenannten Langsamfahrstellen auf den Strecken und höheres Anlagenalter sind ein wichtiger Beleg für den sinkenden Qualitätszustand der Infrastruktur. Mit zunehmendem Alter werden Vernachlässigungen der Infrastruktur sichtbar und rächen sich in der Zukunft.

Die Aufnahmefähigkeit des Netzes ist maßgeblich von Anzahl und Lage der Überhol- und Abstellgleise sowie der Kreuzungsbahnhöfe abhängig; ein weiterer Aspekt, der ebenfalls bedacht werden muss. Zwei Qualitätsparameter, die im Entwurf des Bundesverkehrsministeriums noch keine Berücksichtigung finden.

Nicht zuletzt ermöglicht die Vereinbarung in ihrer jetzigen Form der DB, Strecken stillzulegen, ohne dass die Mittel des Bundes in gleichem Umfang gekürzt werden. Eine Kürzung der Bundesmittel wäre jedoch kontraproduktiv. Sie ginge zu Lasten des Schienennetzes. Notwendig wären deshalb deutliche Sanktionsvereinbarungen für Schlechtleistungen, wie sie jedes Privatbahnunternehmen von seinem Aufgabenträger auferlegt bekommt!

Pressekontakt:

Dr. Engelbert Recker  
Hauptgeschäftsführer  
Nimrodenstr. 28  
13469 Berlin

Tel: 030/30 60 46 83  
e.recker@mofair.de