

POSITIONSPAPIER

13. November 2013

Anforderungen des Netzbeirats bei der DB Netz AG an die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Infrastrukturunternehmen der DB AG für den Zeitraum 2014 ff.

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen dem Bund und den Infrastrukturunternehmen der DB AG ist zum 1.1.2009 in Kraft getreten. Bund und DB AG haben im September dieses Jahres die LuFV bis 2015 verlängert. Der Bund hat für 2013 und 2014 je 250 Millionen Euro zusätzlich für Erhalt und Sanierung zur Verfügung gestellt.

Ausweislich des Infrastrukturzustands- und Entwicklungsberichtes 2012 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 des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichtes limitiert. Aussagen zur Kapazitätsentwicklung sind nicht möglich. Ob sich der Netzzustand in allen Regionen positiv entwickelt hat oder ob bestimmte Teilnetze hinter den Erwartungen zurückbleiben, kann auf Grund des geringen Regionalisierungsgrades der Daten ebenfalls nicht beurteilt werden.

Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Aufgabenträger im SPNV sind die Qualität und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur und die Kosten der Infrastrukturnutzung in allen Teilnetzen und auf die Hauptkorridore bezogen im Hinblick auf die Sicherung und den Ausbau ihrer Positionen in den Verkehrsmärkten von hervorragender Bedeutung. Diese Anforderungen können nur erfüllt werden, wenn der Finanzierungsbeitrag des Bundes ausreichend bemessen ist und die Effizienz der Leistungserstellung durch die EIU in der Vereinbarung sichergestellt wird.

Weiterhin gilt, dass der langfristige Erhalt der Infrastruktur in hoher Qualität vor allem dann gewährleistet werden kann, wenn die Anforderungen von Bund und Ländern an die Eisenbahninfrastruktur hinreichend genau beschrieben werden, deren Einhaltung geeignet überwacht und dokumentiert und ihre Nichteinhaltung wirksam pönalisiert wird.

Vor diesem Hintergrund sieht der Netzbeirat folgenden Nachbesserungs- und Ergänzungsbedarf für eine Folgevereinbarung:

- Der Finanzierungsbeitrag des Bundes muss ausreichen, um Umfang und Qualität des Netzes gemäß der Erfordernisse einer kundenorientierten und barrierefreien Ausgestaltung ohne Substanzverlust über den Vertragszeitraum zu sichern und zu entwickeln. Der öffentliche Finanzierungsbeitrag ist demzufolge aufgrund von Instandhaltungs- und Modernisierungsrückständen für die zweite LuFV-Periode signifikant zu erhöhen. Anpassungen des Finanzierungsbeitrags sind vorzusehen, sofern der Finanzierungsbedarf

von den EIU der DB AG belegt, durch externen Sachverstand bestätigt wird und dies eine Ausweitung oder Verbesserung der Kapazität nach sich zieht.

- Der Begriff der aus der LuFV zu finanzierenden „Ersatzinvestitionen“ ist zu präzisieren und klarer von Aus-/Neubauinvestitionen in der gesonderten Finanzierungsverantwortung des Bundes gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz abzugrenzen. Um die Zweckbindung der LuFV-Mittel für die Bestandserhaltung abzusichern, sind nur Investitionen, die vorhandene Anlagen ersetzen als Ersatzinvestitionen anzusehen. Dies gilt auch, wenn auf Grund des fortgeschrittenen Standes der Technik quantitative oder qualitative Verbesserungen erzielt werden (z.B. Ersatz Stellwerk in Alt-Technik durch EStW). Ohne klare Abgrenzung sieht der Netzbeirat die langfristige Finanzierung des Bestandsnetzes als nicht gesichert an.“
- Der Finanzierungsbeitrag des Bundes und die Verpflichtungen der Infrastrukturunternehmen (Kriterien der leistungsbezogenen Outputkontrolle) müssen Effizienzkriterien genügen. Die Effizienz der Leistungserstellung ist von einem unabhängigen Wirtschaftsprüfer zu bestätigen. Außerdem muss die LuFV Anreize zur weiteren Effizienzsteigerung enthalten. Erhöhungen der Infrastrukturentgelte sind im Vertragszeitraum (mit Ausnahme inflationsbedingter Effekte) nicht zulässig, sofern sie auf Kostensteigerungen aus dem Regelungskreislauf der LuFV beruhen.
- Die leistungsorientierte Outputkontrolle ist durch ein kapazitätsbezogenes Kriterium zu ergänzen. In § 13.7 der geltenden Vereinbarung ist die Zielsetzung zur Entwicklung eines Kapazitätskriteriums für die Folgevereinbarung enthalten. Der Bund hat zwischenzeitlich einen Auftrag zur Entwicklung einer Kapazitätskennziffer vergeben. Sollten sich die Arbeiten sowie die diesbezüglichen Vertragsverhandlungen im Hinblick auf den Abschluss der LuFV II verzögern, muss ein entsprechender Nachtrag vorgesehen werden. Zur Überbrückung dieses Zeitraums sollte die Hilfsgröße „Netzzumfang in Gleislänge“ als Kapazitätskennziffer zur Anwendung kommen.
- Um Netzzustand und –entwicklung nicht nur in aggregierter Perspektive beurteilen zu können, ist eine Regionalisierung von Soll- und Ist-Umfang des Netzes sowie zumindest einzelner Kennziffern nach Teilnetzen und Korridoren erforderlich. Hierzu eignen sich zur Beschreibung des Zustandes sowohl der theoretische Fahrzeitverlust als auch die Anzahl der Infrastrukturmängel. Eine regionalisierte Betrachtung ist auch für die in der Entwicklung befindliche Kapazitätskennziffer sowie ggf. für die genannte Hilfsgröße erforderlich.
- Die Regionalisierung sowie auf den Korridor bezogene Darstellung der Qualitätskennziffern erfordert auch einen diesbezüglichen Gleichklang bei der an die Outputkontrolle anknüpfenden Rückforderungsoption bei Pflichtverletzung der EIU. Die Teilnetze und Korridore oder Anlagen sind anhand ihrer Gleislänge und ggf. mit Faktoren für den Ausbauzustand zu gewichten, um sie auf angemessene Weise ins Verhältnis zum Umfang des Gesamtnetzes und der dafür bereitgestellten Mittel aus dem Bundeshaushalt zu setzen. Werden Qualitätsmerkmale für Teilnetze oder Anlagen unterschritten, sollten Rückforderungen in Höhe der prozentualen Unterschreitung des vereinbarten Zielwerts des Qualitätskriteriums geltend gemacht werden können.

- Die Rückforderungsbeträge je Kriterium sind zu kumulieren. Die bislang in der LuFV vorgesehene Kappung in der Höhe des maximal pönalisierten Kriteriums ist aufgrund falscher Anreize ungeeignet.
- Strafzahlungen der EIU dürfen nicht dazu führen, dass der Eisenbahninfrastruktur insgesamt Mittel entzogen werden. Die Einnahmen des Bundes aus Strafzahlungen der EIU sind deshalb außerhalb der LuFV zweckgebunden für diejenigen Bestandteile der Eisenbahninfrastruktur einzusetzen, bei denen die Unterschreitung der vereinbarten Qualität zu Zuschusskürzungen geführt hat.
- Für den Fall von Pflichtverletzungen der EIU ist die Möglichkeit zur vorzeitigen (Teil-) Kündigung der LuFV durch den Bund für die jeweils pflichtwidrig bewirtschafteten Korridore bzw. Teilnetze vorzusehen. Anschließend ist über die Bewirtschaftung der jeweiligen Infrastruktur neu zu entscheiden.
- Die Berichtspflichten sind dem veränderten Kriterienkatalog entsprechend anzupassen. Das Anlagenalter ist als wichtiger Indikator des Anlagenzustandes und auflaufender Ersatzinvestitionserfordernisse in hinreichender regionaler Differenzierung im Infrastrukturzustandsbericht zu dokumentieren. Grundsätzlich sollten sämtliche Anlagen in die Darstellung einbezogen werden.