

**Statement von Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege
während der Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages
zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) am 3. Dezember 2008**

Sehr geehrte Abgeordnete,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Allianz pro Schiene hat zu Beginn der Legislaturperiode in ihrem verkehrspolitischen Forderungskatalog, dem „Fahrplan Zukunft“, eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Infrastrukturbetreiber gefordert, „um die Stetigkeit des Mittelabflusses und die Netzqualität dauerhaft zu gewährleisten“.

Jetzt, gut drei Jahre später, sind wir so weit. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, kurz LuFV, zwischen Regierung und Deutscher Bahn ist endverhandelt, der Entwurf liegt auf dem Tisch. Die abschließende Entscheidung, ob die LuFV zum 1.1.2009 in Kraft tritt, obliegt nun dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages.

Wir von der Allianz pro Schiene würden es sehr begrüßen, wenn die LuFV zum 1.1.2009 in Kraft treten könnte. Der vorliegende Vertragsentwurf bietet die Chance, die von uns bereits 2005 geforderte dauerhafte Sicherung der Netzqualität und die Stetigkeit des Mittelabflusses zu gewährleisten.

Ich sage ganz bewusst „Chance“. Eine Garantie haben wir nicht. Dafür ist die Materie zu komplex und in Teilen immer noch zu undurchsichtig.

Mehr Transparenz ins Bundesschienennetz zu bringen, ist für die Allianz pro Schiene ein Wert an sich. Transparenz ist die notwendige Voraussetzung, um im politischen Raum richtige, oder sagen wir besser, bewusste Entscheidungen treffen zu können.

Hier bietet der LuFV-Entwurf klare Vorteile im Vergleich zum Status quo. Es soll mit der Qualitätskennziffer „Gesamtsignal Standardabweichung“ ein Frühwarnsystem etabliert werden, das es dem Bund ermöglichen würde, Infrastrukturmängel und Langsamfahrstellen bereits vor deren Eintritt zu erkennen. Wenn der Bundestag nun noch dafür sorgt, dass der Abgleich der Realität mit dieser wichtigen Qualitätskennziffer Politik und Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird, haben wir einen enormen Fortschritt. Bislang sieht der LuFV-Entwurf lediglich vor, dass die Netzdarstellung anhand dieser Qualitätskennziffer dem „Bund“, wer auch immer das konkret sein mag, zugänglich gemacht wird.

Transparenz, in dem Sinne, wie wir sie uns wünschen, haben wir jedoch erst, wenn nicht nur die Bundesregierung, sondern auch Bundestag und Fachöffentlichkeit die Einhaltung der Qualitätskennziffern nach eigener Lektüre der Originaldokumente beurteilen können. Wenn Sie, sehr verehrte Abgeordnete, dafür sorgen würden, dass der Netzzustandsbericht jährlich Gegenstand öffentlicher Diskussion würde, hätte sich der

**Statement von Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege
während der Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages
zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) am 3. Dezember 2008**

Einsatz für die LuFV schon gelohnt. Wir hätten endlich mehr Transparenz im Bundesschiennetz.

Neben stärkerer Transparenz erhoffen wir uns Fortschritte durch die verbindliche Festlegung von Infrastruktur-Qualitätszielen. Wenn etwa der theoretische Fahrzeitverlust im Gesamtnetz von Jahr zu Jahr verbindlich reduziert werden soll, führt die Ausrichtung des unternehmerischen Handelns auf dieses Qualitätsziel zu ganz anderen Aktivitäten, als wenn – wie bislang – in erster Linie darauf geachtet wird, die Bundesmittel nicht zweckentfremdet einzusetzen. Ich bin mir sicher, dass die Vereinbarung von Infrastruktur-Qualitätszielen, die es ja bislang in dieser Form nicht gibt, das Denken und Handeln der Beteiligten grundlegend verändern wird. Die Ergebnisorientierung wird bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Bund zunehmen, die Prozessorientierung wird abnehmen. Wir begrüßen das sehr.

Der dritte große Vorteil des LuFV-Entwurfes ist die Verstetigung des Infrastrukturbetrages des Bundes über die Vertragslaufzeit. Die Verstetigung der Mittel ist im Eisenbahnbereich fast so wichtig wie die Höhe der Bundesmittel.

Wir alle kennen die Debatte um nicht verbaute Bundesmittel. Das hat auch mit den bislang von Jahr zu Jahr schwankenden Geldflüssen zu tun. Auch das so genannte Jahresendfieber und die typische Jahresanfangsflaute haben mit unzeitigem Mittelfluss zu tun. Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und DB AG für Einzelmaßnahmen sind in den vergangenen Jahren oft erst im Sommer unterschrieben worden. Bis zum Jahresende muss das Geld dann getreu dem kameralistischen Prinzip verausgabt werden, ansonsten verfällt es. Leidtragende sind die Unternehmen – neben der DB Netz oft mittelständische Baufirmen, die ständig Kapazitäten hoch und wieder runterfahren müssen. Dieser, volks- und betriebswirtschaftlich gesehen ineffiziente Mitteleinsatz dürfte nach Inkrafttreten der LuFV zumindest im Bereich der Ersatzinvestitionen der Vergangenheit angehören.

Mehr Transparenz, Ergebnis- statt Prozessorientierung und Verstetigung der Bundesmittel sind die drei zentralen Vorteile des LuFV-Entwurfes.

Dieser LuFV-Entwurf hat aber auch Schwächen, teilweise gravierende Schwächen. Ich zähle sie lediglich schlaglichtartig auf, weil sie auch in nahezu allen anderen Stellungnahmen der Sachverständigen ähnlich formuliert sind:

1. Die 2,5 Milliarden Euro Bundesbeitrag für die Ersatzinvestitionen reichen nicht aus, wenn man das Bundesschiennetz in kleinere Qualitätseinheiten einteilen will. Die Allianz pro Schiene hält es für sinnvoll, kleinere Qualitätseinheiten als das Fern- und Ballungsnetz auf der einen Seite und die Regionalnetze auf der anderen Seite zu definieren. Wir halten einen jährlichen Infrastrukturbeitrag des

**Statement von Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege
während der Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages
zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) am 3. Dezember 2008**

Bundes in Höhe von 3 Milliarden Euro samt Einteilung des Netzes in kleinere Qualitätseinheiten für verkehrspolitisch zielführender.

2. Neu- und Ausbauvorhaben wie in der Anlage 8.7 aufgeführt, haben in der LuFV nichts zu suchen. Sie sind systemfremd und gehören in den Bedarfsplan. Hierbei handelt es sich immerhin um Beträge von rund 200 Millionen Euro pro Jahr.
3. Die verkehrspolitisch wichtigste Kennziffer fehlt im LuFV-Entwurf. Es werden keine Qualitätskennzahlen zur Entwicklung der Kapazität des Bundesschienennetzes vereinbart. Zur Zeit gibt es noch keine allseits anerkannte Berechnungsgrundlage für diese Kapazitätskennzahl, deshalb akzeptieren wir, dass die LuFV erst einmal ohne Kapazitätskennzahlen startet. Was wir aber mit Nachdruck einfordern, ist dass die Entwicklung einer Kapazitätskennzahl unverzüglich beginnt – und zwar unter Beteiligung der Verbände.
4. Der 2-Prozent-Korridor in der LuFV ist zu großzügig bemessen. Die Streckenlänge des Bundesschienennetzes kann um 2 Prozent schrumpfen und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen bekommen das gleiche Geld vom Bund. Das ist – trotz des natürlich weiterhin geltenden § 11 AEG – ein Anreiz zur Streckenstilllegung. Die Allianz pro Schiene plädiert dafür, als Maßeinheit die Gleislänge statt der Streckenlänge zu nehmen und lediglich einen 1-Prozent-Korridor zu erlauben.
5. Qualitätskennzahlen für die Bahnhöfe, genauer formuliert: für die Verkehrsstationen, sind in der LuFV zwar vorgesehen, aber noch nicht konkretisiert. Eine kundenorientierte Konkretisierung sollte so rasch wie möglich und so differenziert wie möglich erfolgen.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, diese und weitere Kritikpunkte werden Sie von meinen Sachverständigenkollegen in gleicher oder ähnlicher Form heute noch öfter hören. Was durchaus unterschiedlich bewertet werden kann und vielleicht auch in der Sachverständigenrunde unterschiedlich bewertet wird, ist die die Frage, was für Schlussfolgerungen zieht man aus dieser Kritik.

Lehnt man den LuFV-Entwurf wegen diverser Unzulänglichkeiten ab? Oder sagt man, die Vorteile und die Chancen überwiegen, die LuFV sollte zum 1.1.2009 in Kraft treten.

Ich glaube, das Urteil hängt ganz wesentlich vom Bewertungsmaßstab ab. Vergleicht man den LuFV-Entwurf mit dem Status quo der Ersatzinvestitionsfinanzierung und all ihren Unzulänglichkeiten? Oder spiegelt man den LuFV-Entwurf an einem verkehrspolitischen Ideal, das wir uns wünschen.

Die Allianz pro Schiene hat sich für den Vergleich des LuFV-Entwurfes mit der bisherigen Finanzierungspraxis von Ersatzinvestitionen entschieden. Und da lautet unser

**Statement von Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege
während der Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages
zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) am 3. Dezember 2008**

eindeutiges Urteil, die Chancen und die Vorteile überwiegen. Wir plädieren für ein Inkrafttreten zum 1.1.2009. Verkehrspolitisch notwendige Korrekturen sollten, wenn sie bis zum 1.1.2009 nicht mehr zu bewerkstelligen sind, in der Folge-LuFV umgesetzt werden.

Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.