



Kopie  
C. Fischer z.K.  
43, 4396

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Vorsitzenden des  
Rechnungsprüfungsausschusses  
des Haushaltsausschusses  
des Deutschen Bundestages  
Herrn Dr. Michael Luther MdB  
Deutscher Bundestag  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

**Enak Ferlemann, MdB**  
Parlamentarischer Staatssekretär  
beim Bundesminister für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT  
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250  
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvbs.bund.de  
www.bmvbs.de

**Betreff: Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und  
Stadtentwicklung (BMVBS) zum Infrastrukturzustands- und  
-entwicklungsbericht (IZB) 2011 der Deutschen Bahn AG  
(DB AG)**

- Bezug: 1) 33. Sitzung des RPA am 13.02.2009; Beschluss zu TOP 15  
2) 27. Sitzung des RPA am 30.11.2012; Beschluss zu TOP 19  
3) Übersendungsschreiben zum IZB 2011 an den AVBS und  
RPA vom 28.06.2012, Az.: LA13/5141.1/3-3.01/1687121  
4) Ausschuss-Drs. 16 (15) 1331neu v. 16.12.2008  
5) Mein Schr. zur Vergabeprüfung vom 22.03.2013, Az.:  
LA13/5141.1/3-3.01/1870648

Aktenzeichen: Stab BRH/RPA 132.1/6  
Datum: Berlin, *21.10.2013*  
Seite 1 von 8

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

mit Bezug auf den Beschluss des Rechnungsprüfungsausschusses in  
der 33. Sitzung am 13.02.2009 zu TOP 15 übersende ich die erbetene  
Bewertung des IZB 2011.

## 1 Ausgangslage

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) verpflichtet  
die DB AG / Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU),  
dem Bund jährlich bis zum 30.04. einen IZB vorzulegen.

Die DB AG hat den IZB 2011 zum 30.04.2012 fristgerecht vorgelegt.

Im IZB berichten die EIU, d.h. die DB Netz AG, die DB Stati-  
on&Service AG und die DB Energie GmbH, über die Erfüllung der  
vereinbarten Jahreszielstellungen für die sanktionsbewehrten Quali-





Seite 2 von 8

tätskennzahlen (Qkz), mit denen der Zustand der Schienenwege gemessen wird. Darüber hinaus berichten sie u. a. über die Erfüllung ihrer Verpflichtungen im Hinblick auf das Nachzuweisende Mindestersatzinvestitionsvolumen, das Nachzuweisende Mindestinstandhaltungsvolumen, den Einsatz des Eigenbeitrages für die Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes, sonstige Qkz, die Entwicklung des Bestandes anhand von wesentlichen Anlagen sowie über ihre Investitions- und Instandhaltungstätigkeit und -strategie.

Zuständig für die Durchführung von Finanzierungsvereinbarungen – so auch der LuFV – ist lt. § 3 Abs. 1 Nr. 6 Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), dem daher auch die Prüfung des IZB 2011 oblag, und auf Basis von dessen Prüfergebnissen hier im Weiteren berichtet wird.

Weitere Details zu den Prüfergebnissen des EBA sind der als **Anlage 1** beigelegten Tabelle zu entnehmen.

## **2 Bewertung des IZB 2011, Zielverfehlung bei Qkz BAQ 2010**

Die EBA-Prüfung erfolgte auf Basis des IZB 2011 und unter Berücksichtigung der von der DB Netz AG auf Nachfragen des EBA hin vorgelegten ergänzenden Angaben (Email DB Netz AG vom 12.03.2013, s. **Anlage 2**).

**Gemäß den Prüfungen haben die EIU ihre vertraglichen Verpflichtungen aus der LuFV für das Berichtsjahr 2011 erfüllt.**

Die Angaben sind vom EBA selbst oder von Wirtschaftsprüfungsgesellschaften geprüft worden.

Die EBA-Prüfung der nicht-sanktionsbewehrten Qkz, wie der „Gesamtzustandsnoten Brücken und Tunnel“ oder des „Anlagenalters“ für Weichen / Kreuzungen, Gleise und Brücken konnte sich angesichts der vorrangig durchzuführenden Prüfungen der sanktionsbewehrten Qkz erneut nur auf wenige Punkte konzentrieren. Über die anlässlich einer Schwerpunktprüfung zu Brücken seitens des EBA im letzten Jahr gewonnenen Ergebnisse war den zuständigen Ausschüssen des Deutschen Bundestages bereits mit meinem Schreiben vom 09.11.2012 gesondert berichtet worden.

Für die Jahre 2010 und 2011 hatte eine Systemprüfung bei der Qkz Bewertung Anlagen-Qualität (BAQ) ein formelles Abhilfungsverfahren des EBA gemäß § 18 LuFV nach sich gezogen. Im Ergebnis war der Zielwert bei der Qkz BAQ für das Jahr **2010** verfehlt worden. Die





Seite 3 von 8

Durchsetzung eines Rückforderungsanspruchs wegen der Zielverfehlung erfolgt durch das EBA (siehe auch Ziffer 2.4.2).

## 2.1 Textteil des IZB 2011

Der Textteil des IZB ist inhaltlich von der DB AG und den EIU gegenüber dem Vorjahr in der Detaillierung und Gestaltung des Berichtsinhaltes weiter verbessert worden. Für die Veränderung von Anlagenbeständen wurde die geforderte Bruttodarstellung verwendet. Der IZB enthält – anhand von ausgewählten Beispielen – eine umfassendere Darstellung des Zusammenhangs zwischen Investitionsmaßnahmen und der Verbesserung von sanktionsbewehrten Qkz. Die Entwicklung der Instandhaltungsaufwendungen seit 2008 soll im Bericht ab 2012 dargestellt werden.

Dennoch entspricht der Textteil noch nicht in allen seinen Teilen den aus Anlage 14.1 LuFV resultierenden Forderungen. Dies betrifft insbesondere

- eine umfassendere Darstellung des in den Grundsätzen für die Erarbeitung des IZB unter Nr. 4 geforderten Kontinuitätsprinzips zur Darstellung der Entwicklung von Zustandsgrößen sowie
- die Darstellung von Zeitreihen (Grundsätze, Nr. 8).

Darüber hinaus fehlt weiter eine Möglichkeit zur Bewertung der Ergebnisse der Investitions- und der Instandhaltungstätigkeit an einem Bezugsmaßstab, dem Bedarf. Wenngleich eine Darstellung dieses Zusammengangs in Anlage 14.1 nicht explizit vereinbart ist, hält das EBA sie für eine objektive Wertung der diesbezüglichen Tätigkeit der EIU künftig für erforderlich. Ebenfalls fehlt eine Darstellung des Zustands der Infrastruktur, den die EIU langfristig anstreben und der zur Beurteilung der im Mittelfristzeitraum geplanten Maßnahmen unerlässlich ist.

Seitens des EBA waren während der Prüfungen ergänzende Informationen zum IZB 2011 nachgefragt worden, welche die DB AG mit Email vom 12.03.2013 geliefert hat. Diese beinhaltet insbesondere detailliertere Angaben zu Stellwerken, installierter Leistung in Unterwerken, Anlagenalter von Gleisen, Zustandskategorien von Brücken und eine Detaillierung „sonstiger Investitionen“.

## 2.2 Erfüllung der Zielstellungen der sanktionsbewehrten Qkz

Die Ist-Werte im Hinblick auf die LuFV-Vertragserfüllung für das Berichtsjahr 2011 nach Prüfung des EBA sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst. Für alle sanktionsbewehrten Qkz ergibt sich, dass die DB AG / die EIU ihre Verpflichtungen aus der LuFV





Seite 4 von 8

hinsichtlich der nachzuweisenden Finanzierungsbeiträge sowie der vereinbarten Qualitätsziele für das Berichtsjahr 2011 erfüllt haben.

sanktionsbe- wehrte Qkz		2008	2009 <sup>(2)</sup>	2010 <sup>(2)</sup>	2011 <sup>(2)</sup>	2012 <sup>(5)</sup>
ThFzv [min]	Gesamtnetz (Ziel)	-	2.843	2.841	2.840	2.839
	Gesamtnetz (Ist)	2.845 <sup>(1)</sup>	2.763	2.594	2.601	2.329
	FuB (Ziel)	-	777	775	774	773
	FuB (Ist)	779 <sup>(1)</sup>	700	591	565	443
	RegN (Ziel)	-	2.076	2.076	2.076	2.076
	RegN (Ist)	2.076 <sup>(1)</sup>	2.073	2.013	2.047	1.896
AnZI [Stück]	(Ziel)	-	-	1.758	1.719	1.677
	(Ist)	-	1.778 <sup>(1)</sup>	1.687	1.607	1.200
Funktionalität Bahnsteige [Punkte]	DB St&S (Ziel)	-	22.328	22.445	22.663	22.829
	DB St&S (Ist)	22.212 <sup>(1)</sup>	22.426	22.712	22.930	23.216
	RNI (Ziel)	-	397	401	403	407
	RNI (Ist)	395 <sup>(1)</sup>	408	408	413	425
BAQ [Note]	DB St&S (Ziel)	-	-	3,12	3,10	3,08
	DB St&S (Ist)	-	3,14 <sup>(1)</sup>	3,13 <sup>(4)</sup>	3,07	3,05
	RNI (Ziel)	-	-	3,47	3,41	3,36
	RNI (Ist)	-	3,52 <sup>(1)</sup>	3,44	3,17	3,28
Defizitenergie [%]	(Ziel)	-	99,85	99,85	99,85	99,85
	(Ist)	-	99,98	99,985	99,912	99,99
Mindest-Ersatz [Mio. €]	(Ziel)	-	2.500	2.500	2.500	2.500
	(Ist) <sup>(3)</sup>	-	2.958	2.942	2.904	3.080
Mindest-IH [Mio. €]	(Ziel)	-	1.250	1.000	1.000	1.000
	(Ist) <sup>(3)</sup>	-	1.374	1.457	1.436	1.480

(1) = Basiswert

(2) vom EBA geprüfte Ist-Werte zur Vertragserfüllung LuFV [soweit nicht Fußnote (3) gilt]

(3) Werte aus dem Testat des Infrastrukturwirtschaftsprüfers (IWP)

(4) korrigiert mit Anwendung Abhilfverfahren § 18 LuFV (Systemfehler beim Anteil „optische Note“) → Ergebnis: Zielwertverfehlung; vorher 3,10

(5) von der DB AG per 30.04.2013 gemeldete Ist-Werte (d.h. noch ungeprüft).

### 2.3 Qkz „Theoretischer Fahrzeitverlust“ (ThFzv) und „Anzahl Infrastrukturmängel“ (AnZI) der DB Netz AG

Festzustellen ist, dass die Prüfergebnisse des EBA teilweise erheblich von den ungeprüften Angaben der DB AG im IZB 2011 abweichen. Dies soll an drei Beispielen verdeutlicht werden:

Die Qkz ThFzv im Gesamtnetz wurde von der DB AG mit 2.399 Min. angegeben. Das EBA stellte nach Prüfung den hinsichtlich der Vertragserfüllung LuFV maßgebenden Wert mit 2.601 Min. fest.





Seite 5 von 8

Die Qkz ThFzv in den Regionalnetzen (RegN) wurde von der DB AG im IZB 2011 mit 1.950 Min. angegeben, was einer Verbesserung gegenüber dem Vorjahr um 63 Min. entsprechen hätte. Das EBA stellte im Hinblick auf die Vertragserfüllung LuFV einen ThFzv für die Regionalnetze von 2.047 Min. fest, was eine Verschlechterung gegenüber dem Vorjahr von 34 Min. bedeutet. Nur aufgrund großer Reserven aus Verbesserungen der Jahre 2009 und 2010 konnte hier der gegen das Basisjahr 2008 zu ermittelnde Zielwert erfüllt werden.

Die Qkz Anzahl Infrastrukturmängel (AnzI) wurde von der DB AG mit 1.210 Stück angegeben. Das EBA stellte nach Prüfung den hinsichtlich der Vertragserfüllung LuFV maßgebenden Wert mit 1.607 Stück fest.

Hauptursache für diese erheblichen Abweichungen ist, dass die DB AG bei der Ermittlung und Darstellung der Qkz nur auf die tatsächlich noch bestehenden Mängel im Netz abstellt.

Die nicht auf die Zielerfüllung der LuFV anrechenbaren „beseitigten“ Infrastrukturmängel, d.h. die sogenannten „Papiereffekte“, werden hingegen in der Darstellung der DB AG nicht hinzuaddiert.

„Papiereffekte“ resultieren z.B. aus Datenkorrekturen, die nicht auf die Erreichung der Zielwerte angerechnet werden dürfen, da mit ihnen keine Veränderungen des Zustands vor Ort verbunden sind. Desgleichen dürfen auch die Effekte, die aus der Umsetzung der Konjunkturprogramme I und II herrühren, nicht auf die Zielerreichung angerechnet werden.

Die Addition dieser nicht anrechenbaren Anteile ist aber zwingend, um eine Vergleichbarkeit zu den Basiswerten herzustellen und die Zielwerterfüllung nach LuFV § 13.6 feststellen zu können.

Der Bund wird aufgrund dieser – insbesondere für Dritte wiederholt mindestens irreführenden Darstellung – die DB AG anhalten, diesen Mangel in künftigen IZB abzustellen und die Berichterstattung und Zeitreihendarstellung einheitlich zu allen sanktionsbewehrten Qkz vorzunehmen.

#### **2.4 Qkz für die DB Station&Service AG und die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (Bereich Verkehrsstationen)**

##### **2.4.1 Qkz Funktionalität Bahnsteige (FB)**

Für die Qkz FB hat die Prüfung der vorgelegten Daten durch das EBA zwar erneut Mängel in der Datenqualität ergeben, es haben sich aber





Seite 6 von 8

auch wie im Vorjahr positive und negative Korrekturen im Hinblick auf die Gesamtpunktzahl weitgehend ausgeglichen. Insgesamt hat jedoch die Qualität der Daten der einzelnen Stationen zugenommen und die Korrekturen beschränken sich bei beiden Unternehmen auf ein Minimum.

#### 2.4.2 Qkz Bewertung Anlagen-Qualität (BAQ) 2010 und 2011

Die Qkz BAQ umfasst die beiden Anteile „Technische Zustandsnote (TZN)“ und „Optische Note“, wobei die Prüfung der Ermittlung der „Optischen Note“ für die Jahre 2010 und 2011 mittels einer gesonderten Systemprüfung zur Beurteilung des Notenbildungsalgorithmus, Gewichtung der einzelnen Prüfobjekte und Stichprobenprüfung einzelner Verkehrsstationen intensiviert wurde.

Die Prüfung des Anteils „Technische Zustandsnote“ ergab bei der Stichprobenauswahl die Feststellung von Einzelfehlern, die den Anteil TZN nicht signifikant beeinflussen. Dies gilt für einzelne systematische Fehler in der Qualität der Daten zur Ermittlung der TZN entsprechend.

Dagegen wurde im Rahmen der Systemprüfung zur Ermittlung der „Optischen Note“ festgestellt, dass diese systematische Fehler aufwies, die Auswirkungen auf die Ermittlung der Einzelnoten jeder Station haben und die quantitativ relevant sind. So waren innerhalb des Prüfungsumfanges im Infrastrukturkataster (ISK) 2010 in 45,8% der Fälle und im ISK 2011 in 8,1 % der Fälle die Noten falsch ermittelt. Damit waren die Qkz BAQ der Jahre 2010 und 2011 fehlerhaft. Die Prüfergebnisse wurden der DB Station&Service AG am 18.10.2012 übermittelt. DB Station&Service AG hat den Fehler eingeräumt und am 14.03.2013 u.a. mitgeteilt, dass eine speziell dafür eingerichtete „Task Force Optik“ eine nicht korrekte Rundungslogik als Quelle für die teilweise fehlerhafte Berechnung identifiziert haben soll. Diese Einschätzung war für das EBA nicht nachvollziehbar. Vielmehr wurde der Fehler eingehend analysiert und festgestellt, dass es sich nicht um ein Rundungsproblem handelte. Im weiteren wurde dies von DB Station&Service AG ergänzend eingeräumt und abschließend mit dem EBA Einvernehmen darüber erzielt, dass es sich um eine „nicht korrekte Umrechnungslogik“ handelt.

Um dem in der LuFV definierten Anspruch auf einen vollständigen und fehlerfreien IZB gerecht zu werden, hat das EBA daraufhin ein formelles Abhilfeverfahren nach § 18 LuFV eingeleitet. Im Ergebnis dessen hat die DB Station&Service AG zum 30.04.2013 ein neues ISK für die Jahre 2010 und 2011 vorgelegt. Darin sind die Qkz BAQ von DB Station&Service AG für 2010 von 3,10 auf 3,13 und für 2011 von





Seite 7 von 8

3,06 auf 3,07 korrigiert worden. Diese Angaben haben sich im Rahmen der nachfolgenden EBA-Prüfung bestätigt.

**Für das Jahr 2010 bedeutet dies, dass – abweichend vom Prüfergebnis vor Aufdeckung des systematischen Fehlers – der Zielwert der Qkz BAQ von 3,12 nicht erreicht wurde.**

Im Weiteren bedarf es hier noch der Durchsetzung des Rückforderungsanspruchs nach § 17 LuFV wegen Verfehlung des Zielwertes der Qkz BAQ für das Jahr 2010 durch das EBA. Die Höhe der Rückforderung beläuft sich nach Ermittlung des EBA auf 801.282,05 €.

#### 2.4.3 RNI GmbH

Die Prüfung der Angaben der DB RNI GmbH hat lediglich kleinere Beanstandungen ergeben, die bundesweite Note hat sich dadurch sogar geringfügig verbessert.

#### 2.5 Qkz „Versorgungssicherheit Bahnenergie“ der DB Energie GmbH

Das EBA hat gemäß dem vereinbarten Verfahren die von der DB Energie GmbH prüfungsmaßgebenden manuell vorgenommenen Änderungen von „relevanten“ in „nicht relevante Ereignisse“ stichprobenweise mit einem Anteil von 34 % geprüft. Insgesamt ist festzustellen, dass die DB Energie GmbH in 2011 ihre in der LuFV eingegangene Verpflichtung erfüllt hat (vgl. o.a. Tabelle). Darüber hinaus wurde aufgrund von Feststellungen im Rahmen der Prüfung 2010 seitens des EBA vertieft geprüft, ob der zur Ermittlung der Defizitenergie herangezogene Oberleitungs-Beeinflussungsmesswert (OLBM) ordnungsgemäß ermittelt wurde. Es ergab sich zwar eine Fehlerquote von 11,65 %, diese hatte jedoch nur einen sehr geringen Einfluss auf die Qkz, da einerseits die Abweichungen sehr gering waren und es sich andererseits in den überwiegenden Fällen um nicht relevante Ereignisse gehandelt hat.

#### 2.6 Wirtschaftsprüferbestätigungen gem. § 8.2 und § 11 LuFV

Der gemäß § 11 LuFV vom Bund beauftragte Infrastrukturwirtschaftsprüfer (IWP) kommt in seinen Prüfungen zu dem Ergebnis, dass die EIU im Berichtsjahr 2011 den Nachweis des vereinbarten **Mindestinvestitionsvolumens** und des vereinbarten **Mindestinstandhaltungsbeitrages** erbracht haben. Geringfügige Korrekturen wurden u.a. wegen der nicht periodengerechten buchhalterischen Erfassung von Vorauszahlungen für Lieferleistungen erforderlich.





Seite 8 von 8

Die Überprüfung des Eigenmittelbeitrags gemäß § 8.2 LuFV i.H.v. 500 Mio. € erfolgte durch den Jahresabschlussprüfer der DB AG. Gemäß dessen Testat haben die EIU ihre diesbezügliche Verpflichtung aus der LuFV für 2011 erfüllt. Notwendige Korrekturen ergaben sich hier in einigen Fällen wegen einer fehlerhaften Zuordnung zu den relevanten bzw. anrechenbaren Anlagenklassen.

### 2.7 Entwicklung der Betriebslänge

Die Betriebslänge des Netzes betrug 2011 insg. 33.378 km gegenüber 33.601 km zum Stichtag 30.11.2008. Die Reduzierung der Betriebslänge betrug somit 223 km bzw. 0,66%. Die Veränderung bewegt sich damit innerhalb des in § 5 LuFV definierten „Korridor“, so dass keine Verhandlungen über eine Anpassung des Infrastrukturbeitrages des Bundes erforderlich geworden sind.

### 3 Vergabepflichtung gemäß Anlage 10 der LuFV

Zu der im Zusammenhang mit der LuFV (Anlage 10) bzw. Bezug 4 geforderten Vergabepflichtung habe ich dem RPA, dem Haushaltsausschuss und dem AVBS bereits mit Schreiben vom 22.03.2013 berichtet (Bezug 5).

Mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann

Anlagen:

- 1) Tabelle EBA zur IZB-Prüfung 2011 vom 29.07.2013
- 2) Email DB Netz AG, INVI 3, vom 12.03.2013





Teil 1.1 Allgemeiner Teil							
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV / Thema	Art (s. Legende)	Teil	IZB 2011 Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen *
(1)	1. Kurzfassung (Überblick)	IP	1.1	3-4	In seiner Gliederung entspricht der IZB 2011 im Wesentlichen den Vorgaben der Anlage 14.1 zur LuFV. Die Aussagen zum Berichtsjahr entsprechen nur teilweise den Grundsätzen für die Erarbeitung des IZB. Insbesondere die Nr. 4 (Kontinuitätsprinzip), teilweise 6 (Bruttoprinzip bei der Darstellung von Anlagenbeständen), 8 (Zeitbezogene Zahlen in Zeitreihen darstellen) und 9 (Sondereffekte sollen dargestellt werden, so dass die Möglichkeit besteht, sie für einen Vergleich mit den Vorjahren herauszurechnen) der Grundsätze sind nicht konsequent umgesetzt worden.	Der Zusammenhang zwischen Einzelinformationen und Gesamtentwicklung ist vielfach nicht gegeben, worunter die Transparenz leidet.	DB kündigt Verbesserungen der Darstellung (z. B. Zusammenhang zwischen den Qualitätszielen und den erforderlichen Mitteln) im nächsten IZB an
(2)		IP		3-4	Die Angaben zur Infrastruktur und der Betriebsleistung auf dem Netz weichen teilweise von den Angaben des Geschäftsberichts 2011 der DB Netz AG ab.	Zugbildungsanlagen gibt es als Geschäftsfeld nicht mehr	DB hat Abweichungen, nachträglich geklärt
(3)	2. Zielsetzung und Auftrag	IP		5-6	Die graphische Darstellung „Mittelverwendung/Mittelherkunft“ ist – wie schon in allen Jahren zuvor – irreführend. Durch Berücksichtigung der Betriebsführungskosten suggeriert sie eine Relation, bei der die Bundesfinanzierung im Rahmen der LuFV lediglich als „marginaler“ Anteil erscheint.	Betriebsführungskosten sollen hier nicht dargestellt werden	DB will die graphische Darstellung 2012 ändern
(4)	3. Netzstruktur und -entwicklung	IP		7	Ableitung des ISK-Netzes einschl. der kompletten Übersicht von Stilllegungen, Verpachtungen und sonstigen im ISK nicht zu berücksichtigenden Strecken bzw. Streckenabschnitten fehlte zunächst (auch bei den ISK-Dateien).		Ableitung des ISK-Netzes wurde von DB Netz AG nachgeliefert
(5)	3.1 DB Netz	IP W Qkz		7-24	Umfang der Angaben gem. LuFV Anlage 14.1 Abschnitt 3.1 wird nur zum Teil erfüllt: Angaben zu Streckenklassen und -standards sowie zur Ausstattung der Strecken mit PZB, LZB, ETCS, Neitech, GSM-R, TSI-gerechter Ausstattung fehlen im Text und können nur teilweise den ISK-Dateien entnommen werden. Die neuen Definitionen und Angaben zur Bauform von Stellwerken lassen die Entwicklung klarer werden, bis auf die Angaben zu „sonstige Bauform“ und die Abweichung der Zahlen zum Geschäftsbericht. Die Art der Sicherung bei Bahnübergängen wird angegeben, jedoch nicht nach Geschäftsfeld getrennt. Die Veränderungen bei den Brückenflächen sind in Anzahl, Tabelle, Datei und verbaler Beschreibung unzureichend dargestellt. „Nachträgliche Datenkorrektur“ ist ein Sondereffekt, der zu erläutern ist; ebenso wie Brücken, die lediglich eine Anlagennummer haben, aber keine Abmessung, keine Strecken, keine örtliche Lage, keine Bauart, keine Beschreibung, keine Zustandskennzahl, keine Richtung aber teilweise seit mehr als 50 Jahren aktiviert sind.	Unklar ist z.B., wie sich die Länge bereits vorhandener Gleisanlagen „zusätzlich“ um 265 km erhöhen kann oder wie eine „Tunnelausbuchung aus dem Anlagenbestand“ ohne reale Längenreduzierung zustande kommt; neben dem Brutto- ist auch das Kontinuitätsprinzip umzusetzen und die Plausibilität der Daten sicherzustellen.	Nachlieferung von einzelnen Details ist erfolgt; DB wird künftig verbale Erläuterung verbessern, Sondereffekte konkret benennen und tabellarisch darstellen; Angaben zu Streckenklassen wurden für den IZB 2012 von DB zugesagt

Legende: IP = Informationspflicht ♦ Sb Qkz = Sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl ♦ W Qkz = Weitere Kennzahl (ohne Sanktion) ♦ BK = Beurteilungskennzahl ♦ \* mit DB abgestimmt I/2013

29.07.2013

Teil 1.1 Allgemeiner Teil							
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV / Thema	Art (s. Legende)	Teil	IZB 2011 Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen *
(6)	3.2 DB St&S	IP		25	Die Angaben gem. LuFV Anlage 14.1 werden tabellarisch dargestellt. Die Angaben lassen sich nicht alle aus dem Kataster entnehmen. Die Erläuterungen sind nicht immer eindeutig.	Neu in Betrieb genommene Stationen (20/21)	Durch St&S wurden fehlende Angaben nachgeliefert
(7)	3.3 DB Energie	IP		26	Die Erhöhung der installierten Leistung in den Unterwerken von 5.091 MVA auf 5.156 MVA durch ein zusätzliches Unterwerk mit 45 MVA ist nicht nachvollziehbar.	Differenz aufklären	Information wurde nachgeliefert
(8)	4. Zustand und Entwicklung der Infrastruktur	IP		27	In der Übersicht über die Qkz wird angegeben, dass „durch Prüfberichte bestätigte Angaben“ ausgewiesen werden; Unklar war, welche Prüfberichte gemeint waren	Frage ist für IZB 2012 geklärt	
(9)	4.1.1 Theoretischer Fahrzeitverlust	Sb Qkz		27-32	Der thFzv mit seinen Einflussgrößen wird beschrieben und die Entwicklung 2008-2011 (vor EBA-Prüfung) dargestellt. Die Effekte der Konjunkturprogramme (KP) im Berichtsjahr 2011 sind bei der Darstellung der Entwicklung des thFzv an dieser Stelle nicht gesondert ausgewiesen (Zitat: „Werte 2011 sind um die die Effekte aus dem KP bereinigt“); Effekte aus KP sind allerdings im Instandhaltungsbericht im IZB ausgewiesen	Effekte aus den KP waren Gegenstand der EBA-Prüfung;	keine weiteren Maßnahmen erforderlich
					Die dargestellten Werte entsprechen der Ergebnisdarstellung des EBA vor geänderter Darstellungsmethodik (d.h. ohne Erhöhung des Basiswertes).	war zum Zeitpunkt der Erstellung des IZB 2011 nicht fehlerhaft.	Erhöhung des Basiswertes wird ab IZB 2012 wirksam.
					Die SGL2011neu enthält ggü. der SGL2011 nicht nur Änderungen aus der Übernahme der Prüfergebnisse des Vorjahres, sondern auch andere von der DB Netz AG vorgenommene Änderungen, die neben Fehlerkorrekturen auch aus Aktualisierungen resultieren, die nach dem Stichtag des IZB eingetreten sind	siehe Stellungnahme DB Netz vom 03.02.13	zum IZB 2012 erstellt EBA eine eigene Prüfliste; Thema hat sich damit erledigt
					Nicht anrechenbare Anteile aus Datenkorrekturen („Papiereffekte“) wurden nicht berücksichtigt. Nach Prüfung EBA hat sich der thFzv ggü. 2010 um 7 min erhöht. Die Zielwerte 2011 wurden aufgrund der großen Reserven aus 2009 und 2010 erfüllt.	„Papiereffekte“ wurden im Zuge der Prüfung vom EBA ermittelt und mit DB Netz abgestimmt;	EBA strebt künftig Ermittlung durch DB Netz an; Thema wird für IZB 2013 neu aufgegriffen
(10)	4.1.2 Anzahl Infrastrukturmängel	Sb Qkz		33-37	Die im Bericht ausgewiesene Anzahl der angeordneten Langsamfahrstellen (Ano-La) an Bahnübergängen lässt sich nicht aus der Datei 3203 entnehmen (zum Stichtag ist nur bei 23 BÜ die Anordnung des EBA hinterlegt). Die sich ändernde Begründung ist nicht nachvollziehbar (z.B. Str. 5832), ebenso wenig die mehrfache Aufnahme desselben BÜ. Die angegebene Anzahl der Infrastrukturmängel innerhalb und außerhalb des Jahresfahrplanes lässt sich nicht anhand der Dateien 3201 und 3202 nachvollziehen, auch nicht die KP-Effekte. Nach Prüfung EBA hat sich AnzI ggü. 2010 um 80 Infrastrukturmängel reduziert. Die Zielwerte 2011 wurden erfüllt.	Nachweis der Anordnung ergänzen, Status „Ano-La“ überprüfen zum Stichtag. Bericht gem. Anlage 14.1 ergänzen im Umfang und Detaillierungsgrad.	DB Netz hat Erläuterungen zur Zählweise nachträglich geliefert

Legende: IP = Informationspflicht ♦ Sb Qkz = Sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl ♦ W Qkz = Weitere Kennzahl (ohne Sanktion) ♦ BK = Beurteilungskennzahl ♦ \* mit DB abgestimmt I/2013

Teil 1.1 Allgemeiner Teil							
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV / Thema	Art (s. Legende)	Teil	IZB 2011 Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen *
(11) (12)	4.1.3 Funktionalität Bahnsteige	Sb Qkz		38-41	Die Entwicklung der Qkz und die neue Festlegung des Basiswertes auf Grund der Nettobaulänge der Bahnsteige werden beschrieben. Aussagen zur prozentualen Erreichung des Maximalwertes sind vorhanden. Bei DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (RNI) wird die Verbesserung mit der strategischen Ausrichtung (verkehrsstarke Stationen, Kundenorientierung mit Qualität) begründet. Die Effekte aus KP und Drittfinanzierung werden nur für RNI differenziert dargestellt. Darstellung von Negativeffekten aus Investitionsmaßnahmen aufgrund Verringerung von Bahnsteiganlagen (Mittelbahnsteige) erfolgt. Die vereinbarten Ziele wurden erreicht.		EBA wünscht die Darstellung der verbesserten Effekte bei S&S AG wie bei RNI (Ursache - Wirkung) – Thema wird weiter verfolgt
(13)	4.1.4 Bewertung Anlagenqualität	Sb Qkz		42-44	Für DB St&S AG wird die Ermittlung der Gesamtnote aus „Technischer Zustandsnote“ und „optischer Note“ je Station erläutert. Die Entwicklung der Note wird dargestellt für St&S und RNI; die KP-Effekte werden angegeben. DB St&S gibt die Qkz BAQ zunächst mit 3,06 (Note) an, der Zielwert beträgt 3,10 (Note). Aufgrund fehlerhafter Ermittlung der optischen Note erfolgt im Abhilfeverfahren nach § 18 zum 30.04.2013 die Angabe einer korrigierten Qkz BAQ von 3,07 (Note). RNI GmbH gibt die Qkz BAQ mit 3,19 (Note) an, der Zielwert beträgt 3,41 (Note) Mit den angegebenen Werten werden die nach § 13.6 vereinbarten Ziele erreicht.	Aussagekraft und Einfluss der optischen Note auf die Gesamtnote problematisch	Modifikation der Qkz in LuFV II geplant (Abspaltung optische Note)
(14)	4.1.5 Versorgungssicherheit Bahnenergie	Sb Qkz		45	Der Wert der Qkz „Versorgungssicherheit Bahnenergie“ liegt mit 99,912% (nach Prüfung) noch auf einem vergleichsweise hohen Niveau. Der gemäß LuFV vereinbarte Wert von 99,85% wird um 0,062% <b>übertraffen</b> .	Die Ist-Entwicklung der Qkz im Zeitverlauf fehlt	Die Entwicklung wird ab IZB 2012 angegeben
(15)	4.2.1 Störbestehenszeiten	W Qkz		46	Die Anzahl der Störungen pro Tag nimmt zum ersten Mal seit 2008 ab, die Störbestehenszeiten reduzieren sich im Vergleich zum Vorjahr. Die Angaben sind nicht prüfbar oder zu plausibilisieren, da die zu Grunde liegenden Daten und deren Weiterverarbeitung bislang nicht mitgeteilt bzw. erläutert wurden. Widersprüchlich sind die Angaben zum Umfang, da einerseits alle Störbestehenszeiten angegeben werden, andererseits „werden die witterungsbedingten Störungen nicht betrachtet“, (dieser Hinweis wurde zwar bereits im Vorjahr vorgenommen, andererseits wurde das Wetter im Vorjahr als Begründung für den Anstieg der Störungen herangezogen! – insoweit ist nicht sicher erkennbar, ob die Methodik mit der des Vorjahres vergleichbar ist!).	Die Ursachen für die Entwicklung werden nicht transparent und detailliert aufgeführt, Daten wurden zur Verfügung gestellt; methodische Änderung wurde ausgeschlossen, da Auswertelogik unverändert seit 2008	Datenformat .xls für die Analyse der Ursachen der Störungen wurde angefordert und von DB übersandt; EBA wünscht hier eine weitere Verbesserung der Berichterstattung in künftigen Berichten
(16)	4.2.2 Anlagenalter	W Qkz		47-53	Die Veränderung der Durchschnittsalter der Gleise (ZBA und Strecken) entspricht nicht den Grundsätzen für die Erarbeitung des IZB, da die Effekte aus Anlagentransfer, -abgang und Erneuerung hier nicht getrennt ausgewiesen werden. In den anschaulichen Diagrammen zum Durchschnittsalter der Gleise werden andere	Umfang klären (SGL/Buchhaltungsdatei), Berechnungen klären;	Von DB Netz Berechnung und Details angefordert. Die unterschiedlichen

Legende: IP = Informationspflicht ♦ Sb Qkz = Sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl ♦ W Qkz = Weitere Kennzahl (ohne Sanktion) ♦ BK = Beurteilungskennzahl ♦ \* mit DB abgestimmt I/2013

29.07.2013

Teil 1.1 Allgemeiner Teil							
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV / Thema	Art (s. Legende)	Teil	IZB 2011 Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen *
					Längen verwendet, als bei den Tabellen (4101) des ISK. Die Gleislänge verringert sich mit 353 km fast 10mal so stark wie die Betriebslänge (-39 km). Die Reduzierung erfolgte hauptsächlich im Regionalnetz. Dort wurde der Umfang der Schienen S49 um mehr als 10% reduziert, im FuB um 7,7 %. Im RegN wurden überwiegend S 54 Schienen neu eingebaut, im FuB UIC 60 Schienen (weitere Reduzierungen erfolgten bei den ZBA, s. auch Erläuterungen im Allg. Teil, S. 9f). Ausgebaut wurden Holz- und Stahlschwellen, eingebaut wurden Betonschwellen in beiden Netzen. Die Abweichung zwischen Gesamtlänge und Schienengesamtlänge wird mit „unterschiedlicher Behandlung in den Datensystemen“ nicht ausreichend erläutert. Die Gesamtlänge der Gleise wurde um 779 km reduziert, während die Länge der Schienen gleichzeitig um 159 km wuchs. Bei den Weichen und Kreuzungen werden zur Darstellung des Durchschnittsalters/ Bestandes unterschiedliche Zahlen in den Diagrammen und den Tabellen verwendet. Die Grundsätze hinsichtlich der Darstellung im IZB werden nicht eingehalten, da die Entwicklung des Alters der Brücken und der Zustandskategorien von Brücken und Tunneln nicht in Zeitreihen dargestellt werden. Das Durchschnittsalter der Brücken stieg in den letzten Jahren an, bei den Gewölbebrücken stärker als bei den anderen Konstruktionen. Die Zahl der Brücken differiert zwischen den Dateien 4101 und 4204 des ISK.	bei den Gleisen und Weichen sind die RKOST anzugeben, da Wanderungen zwischen RKOST 46710 und 46702 leicht erfolgen können. Die erheblichen Abweichungen bei der Anzahl der Weichen (IZB-Datei 4101) sind zu klären, unklar ist, wie 1.734 oberbautechnisch in einem Strang nicht befahrbare Weichen in die Berechnungen eingehen; Kennzeichnung für die „stillgelegten“ Weichen vereinbart	Längenänderungen bei Gleisen und Schienen wurden weitgehend geklärt. Auswirkungen auf die Berechnung des Durchschnittsalters aus Anlagentransfer und Darstellung von Entwicklungen in Zeitreihen erfolgt im IZB 2012. Angaben zu Brücken geklärt.
(17)	4.2.3 Zustandskategorien Tunnel- u. Brücken	W Qkz		52-53	Die Berechnung der Zustandnote bei den Brücken ist falsch und ist zu korrigieren (basierend auf Datenfehlern bei den Brückenflächen). Es werden die „unternehmerischen Überlegungen“ zur Erhöhung des zukünftigen Mittelbedarfes bei Brücken erläutert. Bei den Tunneln ist die Verbesserung bei einem Zuwachs von 5 Tunneln und einer gleichzeitigen Längenreduzierung der Tunnel von mehr als 6.000 m im FuB nicht nachvollziehbar. Wenn jede Röhre als ein Tunnel gezählt wird, müsste zur Differenzierung die Anzahl der Röhren je Tunnelbauwerk angegeben werden. Die Verbesserung der Gesamtzustandskategorie bei Tunneln ist nicht nachvollziehbar. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die ISK-Dateien für Brücken und Tunnel nicht vollständig gefüllt sind.	DB hat die EBA-Neuberechnung akzeptiert. Unklar ist, warum es „neue“ Gewölbebrücken aus 2011 mit Zustandsnote 4 gibt. Berechnung der Qkz muss anhand der vorzulegenden Daten nachvollziehbar erfolgen können.	Bei Brücken und Tunneln künftig die grafische Darstellung wählen, Änderungen bei Tunneln werden künftig umfassend von DB erläutert.
(18)	4.3.1 Verspätungsminuten	BK		54-55	Durch neue Kodiersystematik (UIC-Merkblatt 450-2) werden geringere Verspätungsminuten (2008 -2011) ausgewiesen, als im IZB 2010. Als Hauptursache werden die gestiegenen Bauarbeiten (u.a. KP I und II) genannt. Die spezifischen Ursachen (Fahrbahn, LST, Weichen...) sind mit ihrer Entwicklung im Zeitverlauf darzustellen.	Kodierungen nach Ril 420.9001A01, Änderungen in Systematik erläutert	geänderte Daten wurden geliefert und Änderungen erläutert

Legende: IP = Informationspflicht ♦ Sb Qkz = Sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl ♦ W Qkz = Weitere Kennzahl (ohne Sanktion) ♦ BK = Beurteilungskennzahl ♦ \* mit DB abgestimmt I/2013

29.07:2013

Teil 1.1 Allgemeiner Teil							
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV / Thema	Art (s. Legende)	Teil	IZB 2011 Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen *
(19)	4.3.2 Betriebsleistungen	BK		56-57	Die Darstellung der Betriebsleistungen entspricht nicht den Vorgaben der LuFV Anlage 14.1 (Vorbemerkung, Grundsätze), auch wenn die Zughalte ergänzt und die Betriebsleistungen z. T. über die Jahre dargestellt wurden. EBA hält die Angabe der abgesetzten elektrischen Energie für die Traktion ist im Jahresverlauf incl. Nutzungsgrad für wünschenswert.	Daten aus der IBL wurden geliefert, Zusatzangaben lt. DB Energie nicht Vertragsbestandteil	Jahresvergleich für Betriebsleistungen ab IZB 2012 von DB angekündigt
(20)	5. Analyse der wesentlichen Engpass- und Kapazitätsprobleme	IP		58-64	Die Veränderungen zum Vorjahr fehlen. Die verbalen Erläuterungen zu den Engpassbereichen sind gegenüber dem IZB des Vorjahres geringfügig erweitert worden, nicht aber die Analyse. Vorhaben zur Lösung werden benannt. Mit der Steigerung des Transportvolumens von 1,7% auf der Schiene werden neue Engpässe vorausgesehen und mehrere Vorhaben genannt.	Die Darstellung der Streckenbelastung ist in ISK-Dateien erstmals zusätzlich enthalten	Analyse und Bewertung ist nur mit Zahlen und Daten möglich; wird bei Prüfung IZB 2012 neu aufgegriffen
(21)	6.1 Investitionen	IP		65-66	Ersatzinvestitionen (Bundes- u. Eigenmittel) für alle EIU werden in Höhe von rund 3,048 Mrd. € ausgewiesen, darin enthalten ist ein Eigenmittelbeitrag i.H.v. 548 Mio. €. Das Mindestersatzinvestitionsvolumen gemäß Anlage 8.3 LuFV wird mit 2,91 Mrd. € benannt. Nach Prüfung durch den Infrastrukturwirtschaftsprüfer können 2.904 Mio. € <b>bestätigt</b> werden. Der Eigenmittelbeitrag wird durch den Jahresabschlussprüfer der DB AG i.H.v. 548 Mio. € <b>testiert</b> .		
(22)	6.2 Instandhaltung	IP		67	Instandhaltungsaufwendungen werden i.H.v. 1.436 Mio. € ausgewiesen. Nach Prüfung durch den Infrastrukturwirtschaftsprüfer können diese in voller Höhe <b>bestätigt</b> werden. Darstellung Sondereffekte und die Entwicklung in den letzten Jahren fehlen.	Verlauf jeweils seit 2008 darstellen	fehlende Entwicklung soll im IZB 2012 enthalten sein
(23)	6.3 Investitions- und Instandhaltungsbericht der DB Energie	IP		68-71	Vergleichswerte der Vorjahre und konkrete Angaben zu den KP-Effekten (alles für die Umrichter?) fehlen. Die Höhe der Aufwendungen für die LuFV-relevanten und nicht LuFV-relevanten Anlagen ist größer, als die Gesamtaufwendungen, auch wenn der Bedarf gedeckt wurde.	Abweichungen durch Rundungsdifferenzen erläutert	Vergleichswerte werden ab IZB 2012 ergänzt
(24)	7. Ausblick	IP		72-79	Prozess der Investitionen ist nicht transparent. Der jährliche Bedarf („technischer Bedarf“) und die daraus abzuleitenden Maßnahmen (Invest/Instandhaltung) werden nicht dargestellt. Während bei DB Netz die Investitionen gegenüber der letzten Planung absinken, sollen sie bei den anderen beiden EIU steigen. Dabei wird bei DB Netz auf einen Nachholbedarf bei Brücken hingewiesen. Wenn der von den Anlagenverantwortlichen in den Systemen hinterlegte technische Bedarf angegeben würde, ließe sich die Entwicklung des Mittelbedarfes nachvollziehen. Die DB fordert „eine spürbare Erhöhung des Ersatzinvestitionsbeitrages des Bundes“ zur weiteren Verbesserung der Qualität. Prognose der sanktionsbewehrten Qkz fehlt. Konkrete Zielstellungen fehlen ebenso wie der geplante IH-Aufwand im Mifri-Zeitraum.	Aussagen in dieser Form sind nicht prüfbar, aber auch kaum überzeugend	Angabe des technischen Bedarfs, der Mittel und der Verbesserungen soll im IZB 2012 ergänzt werden; Vergleich mit Vorjahr künftig ergänzen und Änderungen darstellen

Legende: IP = Informationspflicht ♦ Sb Qkz = Sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl ♦ W Qkz = Weitere Kennzahl (ohne Sanktion) ♦ BK = Beurteilungskennzahl ♦ \* mit DB abgestimmt I/2013

29.07.2013

Teil 1.2 und 1.3 Investitionsberichte							
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV / Thema	Art (s. Legende)	Teil	IZB 2011 Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen *
(25)	1. Mindestersatzinvestitionsvolumen und Eigenbeitrag der EIU	IP	1.1	65-67	(wurde im Allgemeinen Teil unter 6.1 Investitionen und 6.2 Instandhaltung beschrieben)	Abweichend von LuFV Anlage 14.1	Soll im IZB 2012 korrigiert werden
(26)	<u>Investitionsbericht DB Netz</u> 2.1 Einleitung	IP	1.2	4	Die Struktur des Investitionsberichtes entspricht teilweise nicht der LuFV Anlage 14.1, Teil 3.2. und den Grundsätzen. Es ist kein Zusammenhang zwischen den Investitionen und den Veränderungen für die sanktionsbewehrten Qkz hergestellt.	Lässt sich nach Aussagen der DB nur anhand theoretischer Modelle zeigen	künftig Gestaltung des Berichts nach Ursache – Maßnahme – Wirkung
(27)	2.2 Investitionstätigkeit im Berichtsjahr (finanzielle und materielle Darstellung)	IP		5-31	Der Detaillierungsgrad ist zu erhöhen, Veränderungen gegen Vorjahr sind zu ergänzen. Die Gesamtinvestitionen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 5%, bei Brücken und beim Oberbau wurden die Investitionen geringfügig gekürzt. Dem Bericht kann nicht entnommen werden, ob der erheblich reduzierte Umfang der Gleisenerneuerung (-26%) und die angestiegene Zahl der Weichenerneuerungen (+24%) bedarfsgerecht sind. Der Umfang der Gleisenerneuerung liegt mit 1229 km 25% unter dem Mittelwert der Jahre 2006-2010. Bei einer Gleislänge von ca. 61.000 km entspricht dies einer durchschnittlichen Liegedauer von circa 50 Jahren. Die Weichenerneuerungen stiegen von 2010 nach 2011 um 324 auf 1707 Stück und erreichten im Verlauf der letzten 6 Jahre einen Höchststand. Bei ca. 70.000 Weichen entspricht dies immer noch einer durchschnittlichen Liegedauer von ca. 41 Jahren. Bei den Signalanlagen werden Investitionen zur Nachrüstung von PZB im Rahmen eines Zusatzprogrammes beschrieben und die Investitionen in ESTW-Stelleinheiten erläutert. ETCS-Streckenaustrüstungsprojekte (7) werden mehrheitlich im Rahmen des Bedarfsplanes realisiert. Es wird etwas detaillierter über die BÜ berichtet, aber die Bestandsentwicklung (Bruttoprinzip) der letzten Jahre für die Bahnübergänge je BÜ-Typ (einschließlich Blinklichtprogramm) fehlt. Die Angaben sind mit Zahlen zu unterlegen und die Entwicklung je Typ über die vergangenen Jahre darzustellen. Der Status des „Blinklichtprogramms“ fehlt. Die Investitionen bei den Brücken sind gegenüber 2010 nochmals zurückgegangen, obwohl neben dem technischen Ersatzbedarf Bahnübergänge durch Brücken ersetzt wurden. Das Investitionsvolumen bei den Tunneln stieg gegenüber 2010 um ca. 48% auf 200 Mio. €.	Erneuerung von 1.687 Weichen und den im Investitionsbericht genannten 1.707 Weichen basiert auf unterschiedlichen Zeiten der Aktivierung und Inbetriebnahme. Die Aussage „die Steuerung und Überwachung erfolgt aus einer Hand und trägt zu einer wirtschaftlicheren und effizienteren Betriebsabwicklung bei“ muss durch Zahlen, Daten und Fakten untermauert werden. Ersatzbedarf und Auswirkungen auf die Qkz werden nicht genannt. Text ersetzen/ergänzen durch Tabellen und Diagramme	Angabe „Sonstige“ wurde erläutert; DB wird Detaillierungsgrad ab IZB 2012 erhöhen. Dies betrifft u.a. Differenzen aufklären; in Stückliste Bahnübergänge fehlende Daten ergänzen (Lage, Ausstattung der Jahre 1978-2011 Sicherung/ Bauform); Angaben zu ETCS detaillieren; Bilder ersetzen durch finanzielle und materielle Darstellung; Anzahl der Stelleinheiten angeben für Beurteilung der Erneuerungsrate

Legende: IP = Informationspflicht ♦ Sb Qkz = Sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl ♦ W Qkz = Weitere Kennzahl (ohne Sanktion) ♦ BK = Beurteilungskennzahl ♦ \* mit DB abgestimmt I/2013

29.07.2013

Teil 1.2 und 1.3 Investitionsberichte							
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV / Thema	Art (s. Legende)	Teil	IZB 2011 Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen *
(28)	2.3 Grundzüge der mittelfristigen Investplanung	IP		32-44	Die Investitionen 2012 – 2016 werden gegenüber der letztjährigen Planung insgesamt um 2% reduziert. Die Investitionen für Brücken sollen um 3%, die für Tunnel um 85%, für Bahnkörper um 61% steigen. Die Ansätze für die Signalanlagen sinken um 12 %, ebenso diejenigen für den Oberbau. Dabei sollen etwa die gleichen Mengen an Weichen und Gleisen wie 2011 erneuert werden. Die Maßnahmen zur Kostensenkung werden beschrieben, wie auch Beispiele zur Reduzierung des thFzv um 14 min im Zeitraum von 2012-2016. Der Bau von Signal-Stelleinheiten soll mit 4.400 pro Jahr im Zeitraum 2012-2016 etwas geringer sein als bei der letzten Planung, obwohl noch PZB 90-Nachrüstungen durchgeführt werden. Die Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit an Bahnübergängen werden im Mittelfristzeitraum dargestellt (einschl. Blinklichtprogramm). Die Auswirkungen auf den thFzv werden mit 6 min im betrachteten Zeitraum 2012-2016 angegeben. Die Investitionen bei den Brücken reichen nicht aus, den Alterungstrend zu stoppen und den aktuellen Zustand zu verbessern. Die Investitionen sollen zu einer Verringerung des thFzv beitragen, konkret werden 2 Maßnahmen mit 3,5 min genannt.	Die Maßnahmen im Rahmen der Grunderneuerung der S-Bahn Berlin werden konkret benannt bis auf übergreifende Maßnahmen, sonst beispielhaft für andere Vorhabenbeschreibungen. Im IZB werden nach Aussagen der DB die Entwicklungen (nur) grundsätzlich erläutert, um die vereinbarte Transparenz zu fördern.	DB wird größere Veränderungen gegenüber den Planungen der Vorjahre künftig mit konkreten Angaben hinterlegen
(29)	2.4 Mittelfristige Ausrichtung	IP		45-46	Weiterentwicklung der 3-i-Strategie durch Verknüpfung von Instandhaltung und Investition. Als „nachhaltige Erfolge“ werden die Reduktion der Mängel und die stabile Entwicklung der La-Stellen genannt.	Eine Bewertung von „Nachhaltigkeit bei 3i“ ist mit den vorliegenden Angaben nicht möglich.	Soll im IZB 2012 ergänzt und konkretisiert werden
(30)	2.5 Zusammenfassung	IP		47-49	3 Projekte zielen auf vorbeugende Maßnahmen: Nachhaltigkeit 3-i-Strategie, HeadCheck und Robustheit Infrastruktur sollen Instandhaltung und Investitionen verzahnen.	Themen sind bekannt: Prävention, Schienenoberfläche und Winter	
(31)	<u>Investitionsbericht DB St&amp;S</u> 3.1 Einleitung	IP	1.3	3	Die Struktur des Investitionsberichtes entspricht nicht den Vorgaben gem. LuFV Anlage 14.1.	Anpassung an LuFV Anlage 14.1	wird im IZB 2012 verbessert
(32)	3.2 Investitionstätigkeit im Berichtsjahr (finanzielle und materielle Darstellung)	IP		4-52	Die Investitionen des Berichtsjahres werden ohne Vergleich mit den Vorjahren dargestellt; KP-Maßnahmen werden verbal dargestellt, die KP-Mittel aber nur in Summe ausgewiesen. Die Entwicklung wichtiger Anlagenarten wird seit 2008 nachvollziehbar dargestellt. Investitionsschwerpunkte werden beschrieben. Große Einzelmaßnahmen werden ausführlich dargestellt und Effekte von Ersatzinvestitionen auf die Qkz an Beispielen erläutert.	Einsatz der „KP-Mittel“ nach Anlagenarten fehlt, St&S verweist auf Internetveröffentlichung (Link)	EBA drängt darauf, dass Investitionen aus Sonderprogrammen auch im IZB detailliert dargestellt und erläutert werden

Legende: IP = Informationspflicht ♦ Sb Qkz = Sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl ♦ W Qkz = Weitere Kennzahl (ohne Sanktion) ♦ BK = Beurteilungskennzahl ♦ \* mit DB abgestimmt I/2013

29.07.2013

Teil 1.2 und 1.3 Investitionsberichte							
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV / Thema	Art (s. Legende)	Teil	IZB 2011 Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen *
(33)	3.3 Grundzüge der mittelfristigen Investplanung	IP		53-66	Die Investitionen in die Bestandsanlagen sollen gegenüber 2011 um 23,6% steigen, bemerkenswert ist der Anstieg für Bahnsteige und Unterführungen. Reduzierungen sind vorgesehen bei Empfangsgebäuden und Aufzügen. Investitionsschwerpunkte werden beschrieben, und die Entwicklung des Bedarfes summarisch dargestellt.	Steigerung Barrierefreiheit vs. Reduzierungen bei Aufzügen	DB will EBA-Anmerkungen beim IZB 2012 berücksichtigen
(34)	3.4 Qkz Funktionalität Bahnsteige	Sb Qkz		66-70	Die Entwicklung der jährlich erreichten Punktzahlen wird zusammen mit dem Potential seit 2008 angegeben. Sie sind allerdings zusammen mit der Darstellung der Bahnsteighöhen und dem Bedarf Bahnsteiglängen nicht transparent.	aufgrund der Sondereffekte aus Stilllegung wird, die Gesamtzahl der zu erreichenden Punkte immer kleiner	DB will ab IZB 2012 Transparenz gem. LuFV Anlage 14.1 herstellen
(35)	3.5 Mittelfristige Ausrichtung / Ausblick	IP		71-78	Die Strategie der optimalen Mittelverwendung bei maximaler Kundenzufriedenheit wird anhand des Bahnsteighöhenkonzeptes anschaulich dargestellt. Im neuen Strategieprogramm „Next Station“ rücken die Kundenbedürfnisse an die 2. Stelle nach Markt, Wettbewerb und dem regulatorischen Umfeld.	Geplante Reisendeninformation und Gebäudeautomatisierung konkretisieren	Konkretisierungen folgen im IZB 2012
Teil 1.4 und 1.5 Instandhaltungsberichte							
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV / Thema	Art (s. Legende)	Teil	IZB 2011 Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen *
(36)	1. Definition der Instandhaltung Netz und St&S	IP		2-4	Die Anforderungen der Anlage 14.1 / 3.3 Instandhaltungsberichte, Zi. 1. werden nicht vollständig erfüllt. Es fehlen Angaben zu Eigen- und Fremdleistung und zur Organisation der Instandhaltungsprozesse.	Anforderungen nach LuFV Anl. 14.1 Abschn. 3.3 Zi. 1 ergänzen	Angaben zur Struktur der Leistungen sollen ab IZB 2012 erfolgen
(37)	2. Darstellung des Mindestinstandhaltungsbeitrags EIU	IP			Die nach den Vorgaben der Anlage 14.1. <u>einleitend</u> vorgesehene Darstellung der Erfüllung des Mindestinstandhaltungsbeitrags über alle EIU fehlt, die Angaben je EIU in den Berichtteilen 1.4 (S. 40) bzw. 1.5 (S. 17).		zusammenfassende Aussage soll ab IZB 2012 ergänzt werden
(38)	3. DB Netz inkl. RNI		1.4				
(39)	3.1 Art und Umfang der instand zu haltenden Anlagen	IP		3-4	Ein Vergleich von Instandhaltungsaufwand und Investition einzelner Anlagengruppen ist wegen der unterschiedlichen Struktur von Investition und Instandhaltung nur eingeschränkt möglich, z.B. sind Erdbau und Oberbau (Gleise und Weichen) bei der IH zusammengefasst (62% der IH), bei der Investition getrennt (7% und 47%).	Die IH wird nach Tätigkeitsfeldern dargestellt, die nicht identisch mit den Investitionen sind	IH und Investitionen sollten auf gleicher Basis dargestellt werden – wird vom EBA erneut aufgegriffen

Legende: IP = Informationspflicht ♦ Sb Qkz = Sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl ♦ W Qkz = Weitere Kennzahl (ohne Sanktion) ♦ BK = Beurteilungskennzahl ♦ \* mit DB abgestimmt I/2013

29.07.2013



Teil 1.4 und 1.5 Instandhaltungsberichte							
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV / Thema	Art (s. Legende)	Teil	IZB 2011 Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen *
(40)	3.2 Bewertung des Zustands	IP		5-30	Über die Entwicklung der Anzahl der Mängel (innerhalb und außerhalb des Fahrplanes) wird berichtet, einschließlich des Effektes des KP. Bedingt durch den langen Prüfzyklus bei EBA und DB und die späte Einarbeitung der Ergebnisse der EBA-Prüfungen in die Unterlagen (SGL/SML) durch die DB Netz AG kann das über das Ergebnis der EBA-Prüfung 2010 erst später berichtet werden. Die Entwicklung des thFzv wurde seit 2008 dargestellt und der Effekt des KP in 2011 abgesetzt. Die Entwicklung des thFzv und seiner Ursachen vom letzten Jahr einschließlich des Sachstandes der 3 „betrieblich“ stillgelegten Strecken werden detailliert dargestellt. Störmeldungen und Störbestehenszeiten werden auch im Jahresverlauf abgebildet. Da sich der Bestand der Brücken und Tunnel seit 2008 verändert hat, sind die Prozentangaben der Zustandsnoten nicht vergleichbar. Die Verbesserung der Qkz für Brücken beruht auf Datenfehlern bei zwei Brückenflächen.	Die DB muss sicherstellen, dass für alle relevanten Anlagen die Daten vorhanden und aktuell sind; neben 125 neuen Brücken wurden zusätzlich 220 mit Zustandsnoten neu aufgenommen	Sachverhalte genauer angeben (§11 AEG, Stilllegung, etc.); Eine verbesserte Datenqualität für 2012 wurde zugesagt
(41)	3.3 Instandhaltungsstrategie	IP		31-38	Wesentliche Programme sind Vegetation, Schienenbearbeitung (MSS) und Durcharbeitung Gleise und Weichen (DUA). Dabei steigen die Aufwendungen für die Prävention nur bei den erstgenannten Maßnahmen.	Auch bei dem 2. Fokusthema LST sinken die Aufwendungen	künftig Differenzierung (Prävention / Fehlerbeseitigung) – Thema wird vom EBA erneut aufgegriffen
(42)	3.4 Instandhaltungsaufwand im Berichtsjahr	IP		39-49	Die Entwicklung des Instandhaltungsaufwandes zeigt den beschriebenen Erfolg der Prävention, die im Vergleich zum Vorjahr um 12,4 % (23,7 Mio. €) gesteigert wurde. Der Aufwand für Entstörung und Instandsetzung (54,4 Mio. €) sinkt im Vergleich zum Vorjahr, während der Aufwand für die Inspektion leicht ansteigt (8,3 Mio. €). Die Aufwendungen für den Oberbau machen 62% des gesamten Instandhaltungsaufwandes aus.	Detaillierung verbessert im Vergleich zum Vorjahr	
(43)	3.5 Instandhaltungsplanung für den Mittelfristzeitraum	IP		50-51	Die Steigerung der maschinellen Schienenbearbeitung nach den Erfahrungen im Berichtsjahr wird erläutert, ebenso der reduzierte Einsatz der Durcharbeitung für die Beseitigung singulärer Störstellen. Bei Stellwerken wird die Teilerneuerung bevorzugt.		künftig IH-Linie für Folgejahre angeben – Thema wird vom EBA erneut aufgegriffen
(44)	3.6 Weiterentwicklung der Instandhaltungskonzepte	IP			Projekt N3-i untersucht die Wirkung von Instandhaltungs- und Präventionsmaßnahmen auf die technische Nutzungsdauer von Brücken. Angabe strategischer Ziele, Einsatz neuer Techniken, Maßnahmen für Qualitätssteigerung fehlen	LuFV Anlage 14.1 Abs. 3.3 Punkt 3.6 ergänzen	DB hatte angekündigt, die Umsetzung für IZB 2012 zu prüfen – EBA wird Thema weiter verfolgen

Legende: IP = Informationspflicht ♦ Sb Qkz = Sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl ♦ W Qkz = Weitere Kennzahl (ohne Sanktion) ♦ BK = Beurteilungskennzahl ♦ \* mit DB abgestimmt I/2013

Teil 1.4 und 1.5 Instandhaltungsberichte							
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV / Thema	Art (s. Legende)	Teil	IZB 2011 Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen *
(45)	4. DB St&S		1.5				
(46)	4.1 Art und Umfang der Instandhaltung zu haltenden Anlagen	IP		4-6	Die Entwicklung der BAQ-Daten seit 2009 wird beschrieben und die KP-Effekte für 2010 und 2011 werden ausgewiesen.	Angaben und Zahlen sind vergleichbar für die Bahnsteige	
(47)	4.2 Bewertung des Zustands	Sb Qkz		7-11	Das Verfahren zur Zustandsbewertung wird anhand von 7 Sachverhalten beschrieben. Offen ist, wie die Sachverhalte in das Verfahren eingehen, z.B. Regelzyklus > Abschluss von Einzelmaßnahmen. Zusammen mit der optischen Note ergibt sich die Qkz BAQ. Die Bedingungen für die Feststellung der optischen Note werden nicht genannt. Beispiele für Verbesserung/ Verschlechterung fehlen	DB hält Ausweitung der Berichterstattung mit Hinweis auf Anl. 13.2.4 nicht für erforderlich	Tabelle zur Bewertung des Zustandes wird im IZB 2012 konkretisiert
(48)	4.3 Instandhaltungsaufwand	IP		12-20	Der Instandhaltungsaufwand steigt bei den Empfangsgebäuden (EG) um 3% und fällt bei den Verkehrsstationen (Vst) um 5,2%; insgesamt sinkt der Aufwand um 3,4% gegenüber 2010, da der Anteil der EG bei 23,6 % des Gesamtaufwandes liegt. Während die Inspektion im Vergleich zum Vorjahr etwa gleich geblieben ist, wurde der Aufwand für die Instandsetzung verringert; nicht zu erkennen ist dabei, ob bei den Verkehrsstationen oder bei den Empfangsgebäuden.	Aufteilung der Instandsetzung auf EG und Vst fehlt	Abgrenzung EG/Vst gem. LuFV Anlage 14.1 Abs. 3.3 Punkt 4.1 ergänzen, soll im IZB 2012 erfolgen
(49)	4.4 Instandhaltungsplanung für den Mittelfristzeitraum	IP		21-23	Der geplante jährliche Aufwand für die Instandhaltung der kommenden 5 Jahre liegt etwa 3% unter dem Aufwand für 2011. Die Detaillierung wird nicht vorgenommen; ebenso wenig, wie der eingeschwungene Zustand bei den Anlagen aussehen soll.	Einfluss von reaktiver und präventiver Instandhaltung auf die Kosten darstellen	Bericht 2012 wird die Anmerkung berücksichtigen
(50)	4.5 Strategisches Instandhaltungskonzept	IP		24-26	Neben den Projekten des letzten Jahres wird der Anteil der Anlagen dargestellt, die sich nicht im eingeschwungenen Zustand befinden, die Entwicklung nach 2023 ist ohne Kenntnis der relevanten Anlagen nicht nachvollziehbar.	Erreichen des eingeschwungenen Zustandes 2023	Der eingeschwungene Zustand soll 2012 dargestellt werden

Legende: IP = Informationspflicht ♦ Sb Qkz = Sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl ♦ W Qkz = Weitere Kennzahl (ohne Sanktion) ♦ BK = Beurteilungskennzahl ♦ \* mit DB abgestimmt I/2013

29.07.2013

## Allgemeiner Teil

---

### Lfd. Nr. 1

Die Grundsätze für die Erarbeitung des IZB werden beachtet. Zudem werden konkrete Anmerkungen, Hinweise und Anregungen aus den Prüfberichten bei der Erarbeitung des folgenden IZB berücksichtigt.

### Lfd. Nr. 2

Differenzen zwischen Geschäftsbericht und IZB können verschiedene Ursachen haben. Die im Rahmen der Abstimmungen erbetene Erläuterung zur Angabe der Betriebslänge und der Betriebsleistung (IZB vs. Geschäftsbericht) wird zeitnah nachgereicht.

### Lfd. Nr. 3

Darstellung ‚Mittelverwendung/Mittelherkunft‘: Die Darstellung wird im IZB 2012 angepasst.

### Lfd. Nr. 4 DB Netz AG

Ableitung ISK-Netz: Für den IZB 2011 wurden die für die Prüfung gewünschten Informationen bereits zur Verfügung gestellt. Die Informationen zum IZB 2012 werden wir bis Anfang Mai 2013 übermitteln.

### Lfd. Nr. 5 DB Netz AG: Diverses

- a) ‚Angaben zu Streckenklassen‘: Die Angaben sind Bestandteil der Charakteristik. Im IZB 2012 werden die Informationen zusätzlich im Textteil des Allgemeinen Teils aufgeführt.
- b) ‚Sonstige Bauform‘ (Stellwerke): Der Inhalt der Position ist unterhalb der Tabelle (S.21) erläutert. Eine weitere Detaillierung strebt die DB aufgrund des Anteils von lediglich 2,4 % der Gesamtanzahl nicht an. Die Übereinstimmung der Angaben aus der Tabelle (S.21) mit den gelieferten Grunddaten wurde festgestellt. Die Zuordnung der ‚Steuerbezirke‘ innerhalb der vorgenannten Tabelle wird im IZB 2012 zugunsten der ‚Sonstigen Bauformen‘ angepasst.
- c) ‚Abweichung der Zahlen zum Geschäftsbericht‘: Die Angaben des IZB 2011 sind korrekt. Im Geschäftsbericht 2011 wurden in der Davon-Angabe zu Stellwerken irrtümlich 291 elektronische Stellwerke aufgeführt. Hierbei handelt es sich um den Ausweis nach alter Zählweise. Die korrekte Zahl beläuft sich auf 373. Abzulesen ist der Sachverhalt auf der Seite 21 des IZB 2011.
- d) ‚Veränderungen mangelhaft dargestellt; Sondereffekte erläutern‘: *Prüfanmerkung entfällt*

### Lfd. Nr. 6 DB Station & Service AG

Die Angaben im IZB 2011 sind korrekt und werden nachstehend erläutert:

Die Zahl der aktiven Verkehrsstationen für den Personenverkehr verringerte sich insgesamt von 5.397 Stationen in 2010 um 6 Stationen auf 5.391 Stationen in 2011. Dabei wurden 27 Stationen inaktiv, 21 Stationen wurden neu in Betrieb genommen. Die Stationen auf Schweizer Gebiet werden vereinbarungsgemäß nicht dargestellt.

27 Abgänge von Stationen:

Regionalbereich	Bahnstationsmanager	Bf Nr.	Abgang Station	Ril 100	Begründung
RB Südost	Leipzig	6091	Allee-Center Leipzig	LSTG	City-Tunnel Leipzig inaktiv bis Dez 2013
RB Südost	Gera	579	Bernsgrün	UBGN	Inaktiv
RB Südost	Weißenfels	795	Bornitz (b Zeitz)	LBIZ	Inaktiv
RB Nord	Hannover	1508	Eickeloh	HEIK	Inaktiv
RB Mitte	Saarbrücken	7859	Fürstenhausen	SFH	Inaktiv
RB Südost	Gera	2076	Gera-Gessental	UGKB	Inaktiv
RB Südost	Gera	2368	Großstörnitz	DGST	Inaktiv
RB Nord	Hannover	2450	Hademstorf	HHAD	Inaktiv
RB Südost	Weißenfels	2611	Haynsburg	LHY	Inaktiv
RB Südost	Weißenfels	3401	Krauschwitz (b Teuchern)	UKW	Inaktiv
RB Südost	Leipzig	2386	Leipzig Grünauer Allee	LGRA	City-Tunnel Leipzig inaktiv bis Dez 2013
RB Südost	Leipzig	2990	Leipzig Industriegelände West	LIW	City-Tunnel Leipzig inaktiv seit Juni 2011
RB Südost	Leipzig	3113	Leipzig Karlsruher Straße	LKRS	City-Tunnel Leipzig inaktiv bis Dez 2013
RB Südost	Leipzig	3731	Leipzig Lindenau	LLIN	City-Tunnel Leipzig inaktiv bis Dez 2013
RB Südost	Leipzig	4114	Leipzig Millitzer Allee	LMIA	City-Tunnel Leipzig inaktiv bis Dez 2013
RB Südost	Leipzig	3638	Leipzig-Großschocher	LLGZ	City-Tunnel Leipzig inaktiv bis Dez 2013
RB Südost	Görlitz	3773	Lohsa	BLOH	Station zurückgebaut
RB Südost	Saalfeld (Saale)	3974	Marktörlitz	UMG	Inaktiv
RB Südost	Weißenfels	4071	Mertendorf	UMD	Inaktiv
RB Südost	Gera	4849	Padlitz	LPD	Inaktiv
RB Südost	Gera	4985	Pöllwitz	UPW	inaktiv seit Juni 2011
RB Süd	Rosenheim	5193	Reichertshofen (Oberbay)	MRF	ersetzt durch 8284 Baar-Ebenhausen
RB Südost	Weißenfels	5236	Reuden (Kr Zeitz)	LREU	Inaktiv
RB Mitte	Saarbrücken	5452	Saarbrücken Messebahnhof	SSM	Inaktiv
RB Südost	Görlitz	5808	Selfhennersdorf	DSFH	an DRE verpachtet
RB Südost	Weißenfels	6046	Stößen	USTS	Inaktiv
RB Südost	Weißenfels	6725	Wethau	UWEH	Inaktiv

21 Zugänge von Stationen:

Regionalbereich	Bahnstationsmanager	Bf Nr.	Zugang Station	Ril 100	Begründung
RB Nord	Lübeck	8169	Ahrensburg-Gartenholz	AAHG	neue Vst
RB Süd	Rosenheim	8284	Baar-Ebenhausen	MBAE	neue Vst, Ersatz für 5193 Reichertshofen

Regionalbereich	Bahnhofsmager	Bf Nr.	Zugang Station	Ril 100	Begründung
					(Oberbay)
RB Mitte	Kaiserslautern	8201	Bellheim Am Mühlbuckel	RBLN	neue Vst
RB Süd	Nürnberg	981	Burgbernheim-Wildbad	NBUW	neue Vst
RB West	Münster (Westf)	8248	Coesfeld Schulzentrum	ECFS	neue Vst
RB Süd	Rosenheim	1764	Farchant	MFCH	Reaktiviert
RB Süd	Nürnberg	8140	Feucht Ost	NFTO	neue Vst
RB Mitte	Kaiserslautern	8244	Germersheim Mitte/Rhein	RGEM	neue Vst
RB Mitte	Kaiserslautern	8206	Germersheim Süd/Nolte	RGES	neue Vst
RB Süd	Nürnberg	8194	Happurg	NHAP	neue Vst
RB Südwest	Ulm	2641	Heidenheim-Mergelstetten	THDM	Reaktiviert
RB Süd	Kempten (Allgäu) OE	2659	Heimenkirch	MHMK	neue Vst
RB Süd	Rosenheim	7527	Kainzenbad	MKAI	reaktiviert, Bedarfshalt
RB Süd	Würzburg	8212	Kleingemünden	NKGM	neue Vst
RB Mitte	Koblenz	8258	Koblenz Stadtmitte	KKSM	neue Vst
RB Mitte	Kassel	8133	Melsungen-Bartenwetterbrücke	FMBB	neue Vst
RB Süd	Würzburg	8147	Reichenberg	TRCB	neue Vst
RB Mitte	Kaiserslautern	8204	Rheinzaubern Alte Römerstraße	RRZU	neue Vst
RB Mitte	Kaiserslautern	8203	Rheinzaubern Rappengasse	RRZM	neue Vst
RB Südost	Nordhausen	5359	Roßleben	URO	reaktiviert nur Sonderzüge
RB Mitte	Kaiserslautern	8202	Rüfheim Freizeitzentrum	RRZD	neue Vst

Lfd. Nr. 7 DB Energie GmbH; installierte Leistung:

Bei Erneuerungen von bestehenden Unterwerken bzw. von Umspannern wurde die zu installierende Leistung auf Basis von Netzberechnungen sowie Fahrsimulationsberechnungen zum Teil neu bewertet. Damit ergeben sich, durch Leistungsreduzierungen bzw. Erhöhungen Schwankungen in der installierten Gesamtleistung - unabhängig von der Anzahl der Unterwerke. (z.B. in 2011: Uw Oberdachstetten von 2x10MVA auf 2x15 MVA; UW Bingen von 2x10MVA auf 2x15MVA)

Die Änderungen stellen sich wie folgt dar:

Unterwerke

Regionalbereich	Kurzzeichen	IZB 2010				IZB 2011				Differenz Gesamt MVA	Bemerkung
		Anzahl	Nennleistung		Baujahr	Anzahl	Nennleistung		Baujahr		
Unterwerk	Σ UW		einzel MVA	gesamt MVA	Ua1; Ua2; Ua3		einzel MVA	gesamt MVA	Ua1; Ua2; Ua3		
<b>Süd</b>											
Burgweinting	INROS	2	10,0	20,0	63; 67	2	10,0; 16,0	26,0	67; 10	5,0	Trafoerneuerung
Nürnberg-Stein	INNST	4	8,1	32,4	38; 38; 38; 38	3	8,1	24,3	38; 38; 38	-8,1	1 Maschine stillgelegt
Nürnberg-Stein (neu)	INNST					3	15,0	45,0	10; 10; 10	15,0	300/300/300
Oberdachsteilen	INDN-1	2	10,0	20,0	64; 64	2	15,0	30,0	10; 10	10,0	Kompletterneuerung
Traunstein	IMTS	2	10,0	20,0	55; 71	2	13,0; 10,0	23,0	10; 71	3,0	Trafoerneuerung
<b>Mitte</b>											
Bingen	IFBGN	2	2x10,0	20,0	64; 64	2	15,0	30,0	11; 11	10,0	Kompletterneuerung
Summe Differenz Gesamt MVA:										68	

#### Lfd. Nr. 8 Allgemeiner Teil

Mit den einführenden Erläuterungen wird die Methodik der Berichterstattung und nachgelagerten Prüfung allgemein erklärt. Bei den angesprochenen Prüfberichten handelt es sich um Prüfberichte des EBA. Eine Ergänzung der Detaillängen (Aktenzeichen etc.) halten wir an dieser Stelle für nicht sachdienlich.

Auf Wunsch des EBA wird ab dem IZB 2012 auf den Zusatz ‚des EBA‘ verzichtet.

#### Lfd. Nr. 9 QKZ ‚Theoretischer Fahrzeitverlust‘

Die Ausführungen des IZB 2011 entsprechen der vertraglichen Vereinbarung. Nach dem ersten Nachtrag zur LuFV bleiben Effekte auf die QKZ, die aus Maßnahmen nach Finanzierungsvereinbarungen im Rahmen der Konjunkturprogramme I und II resultieren, bei der Feststellung, ob die Zielwerte erreicht sind, außer Betracht.

Die Effekte aus den Konjunkturprogrammen sind zusätzlich ausgewiesen (vgl. Seiten 32 und 37 des Allgemeinen Teils).

Maßnahmen-Listen aus der Erfolgskontrolle zu den Maßnahmen der Konjunkturprogramme wurden dem EBA zur Verfügung gestellt.

#### Lfd. Nr. 10 QKZ ‚Anzahl I‘

Angegebene Anzahl Infrastrukturmängel; Nachvollziehbarkeit anhand der zum IZB 2011 gelieferten Listen/Daten: Die Erläuterung der Zählweise wurde mit Schreiben vom 01.02.2013 erläutert.

#### Lfd. Nr. 11/12 QKZ ‚Funktionalität Bahnsteige‘ (DB S&S AG)

Die Prüffeststellung zum Datenstand können wir nicht nachvollziehen. Wie in den Stücklisten 2301 der DB Station&Service AG beschrieben, stammen die Daten vom

Stichtag 30.11.2011 (gewählt wurde die EDV-Darstellung des Datums, umgekehrte Reihenfolge 11-11-30).

Effekte aus Sonderprogrammen des Bundes auf  
die Qualitätskennziffer Funktionalität Bahnsteige (Qkz FB)

2008 bis 2011 Konjunkturprogramm KP I und KP II

IZB	VST [Stck]	Bstg. [Stck] <sup>1)</sup>	Zielwert		Basis bzw. erreichter Wert ohne KP		Erreichter Wert mit KP	
			Absolut [Punkte]	Zunahme relativ [%] <sup>3)</sup>	Absolut [Punkte]	Zunahme relativ [%]	Absolut [Punkte]	Zunahme relativ [%]
2008	5.382	9.770	----	----	22.212 <sup>2)</sup>	----	----	----
2009	5.392	9.734	22.328	+ 0,52	22.426 <sup>2)</sup>	+ 0,96	22.429	+ 0,98
2010	5.397	9.721	22.445	+ 1,05	22.712 <sup>2)</sup>	+ 2,24	22.746	+ 2,40
2011	5.391	9.679	22.663	+ 2,03	22.928	+ 3,22	23.005	+ 3,57

1) Inkluse komplett nicht öffentlich zugängliche Bahnsteige (inaktiv)

2) Qkz FB: anerkannte Werte

3) Zunahme bezogen auf den Basiswert 2008

Wie aus der Deltaliste hervorgeht, wurde 2009 auf 2010 vorrangig die Qualität der Stufenfreiheit und des Wetterschutzes erhöht. Hierbei wurden insbesondere Aufzüge eingebaut und Wetterschutzhäuser aufgestellt.

2010 auf 2011 wird der Qualitätszuwachs - auch wegen des aufwändigeren Planens und Bauens - insbesondere durch Bahnsteigaufhöhungen erreicht. Weiterhin wird auch der Wetterschutz durch die Aufstellung von Wetterschutzhäusern verbessert, und auch in die Stufenfreiheit durch Einbau von Aufzügen wurde weiter investiert.

Einzelheiten zu den KP-Maßnahmen sind im Internet dargestellt, s. Link:

<http://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/konjunkturprogramm/>

#### Lfd. Nr. 13

Kein Kommentar

#### Lfd. Nr. 14 QKZ ‚Versorgungssicherheit Bahnenergie‘

Die Entwicklung der Kennzahl wird im IZB 2012 ergänzt.

#### Lfd. Nr. 15 DB Netz AG: Störmeldungen

Die Daten Störmeldungen 1-4 können als „Stückliste Störmeldungen“ zum IZB 2012 - im Rahmen einer separaten Lieferung bis Mai 2013- zur Verfügung gestellt werden.

Die Daten werden bis Mitte März 2013 für den IZB 2011 nachgeliefert.

Die Auswertelogik ist seit 2008 unverändert. Erläuterungen können bei Bedarf gegeben werden.

Lfd. Nr. 16 DB Netz AG: Anlagenalter

- a) Die Effekte auf die Altersangabe(n), die aus dem Anlagentransfer ZBA resultieren, werden planmäßig im IZB 2012 ausgewiesen.
- b) Differenz Längen Diagramm vs. Tabellen 4101 (Durchschnittsalter Gleise): Die DB hat die Fragen des EBA mit Email von 07.02.13 beantwortet. Für das Berichtsjahr 2011 wurde eine Neuberechnung an das EBA übermittelt. Noch nicht geklärte Detailfragen werden zeitnah abgestimmt.
- c) Abweichung Gesamtlänge Gleise vs. Länge Schienen: Die DB hat die Fragen des EBA mit Email von 07.02.13 und Email vom 15.02.13 beantwortet.
- d) Abweichungen Diagramm vs. Tabelle (Weichen / Kreuzungen): Siehe Anstrich 16  
c) Zustandskategorien für Brücken und Tunnel: Im IZB 2012 werden Zeitreihen ergänzt.
- e) Auswirkung oberbautechnisch in einem Strang festgestellter Weichen auf das Alter: Die Weichen werden wie im IZB 2011 dargestellt in die Berechnung übernommen. (vgl. S.13) Die DB hat am 07.02.13 eine Detailliste an das EBA übermittelt, anhand derer die Angaben aus dem IZB 2011 nachvollziehbar gemacht werden. Noch nicht geklärte Detailfragen werden zeitnah abgestimmt. Zum IZB 2012 kann eine gesonderte Lieferung gleichen Inhalt zur Verfügung gestellt werden. Zudem wird im IZB 2012 die Auswirkung des Sachverhaltes auf die Altersberechnung erläutert.

Lfd. Nr. 17 DB Netz AG: Zustandskategorien Tunnel und Brücken

- a) Zustand Brücken: Die Prüffeststellung bzgl. der fehlerhaft ermittelten Zustandsnote Brücken kann nicht nachvollzogen werden. Vielmehr liegt die Berechnung der Zustandsnote vor. Rückfragen des EBA wurden beantwortet, sodass inzwischen ein geprüftes Ergebnis vorliegt. *(Eine weitere Rückfrage des EBA wird bis zum 13.02.13 beantwortet. Wie werden die Prüffeststellungen und parallele Nach-/Rückfragen im finalen Prüfbericht zusammengeführt?)* Das EBA stellt die Zusammenführung der parallel laufenden Nach-/Rückfragen sicher und berücksichtigt diese im finalen Prüfbericht.
- b) Plausibilität Tunnel: Die Berechnung der Zustandsnote liegt vor. Zukünftig werden Änderungen und ihre Auswirkungen auf Anzahl und Länge umfassend erläutert.

Lfd. Nr. 18 DB Netz AG: Verspätungsminuten

- a) Die Darstellung im IZB 2011 ist korrekt. Das Diagramm setzt den jeweiligen Wert des Monats mittig über der Bezeichnung auf der horizontalen Achse an und verbindet die Monatswerte zu einer Linie.
- b) Spezifische Ursachen (Entwicklung im Zeitverlauf): Die Darstellung der Detailebene ist nicht vorgesehen. Nach Anlage 14.1 wird der Zeitverlauf der Verspätungsminuten ausgewiesen.
- c) ‚Prüfung ermöglichen‘: Wir bitten um Konkretisierung der Bemerkung ‚Prüfung ermöglichen durch Übernahme der Kodierungen nach Ril 420.9001A01‘. Die Überarbeitung der Richtlinie ist auf der Seite 54 des IZB 2011 erläutert. Die Richtlinie wurde mit den dazugehörigen Anhängen dem IZB 2011 beigelegt. Zum IZB 2012 wird bis Anfang Mai 2013 zusätzlich eine Detailliste mit Angabe der Kodierungen zu Prüfzwecken zur Verfügung gestellt.



Lfd. Nr. 19 DB Netz AG / DB Energie GmbH: Betriebsleistungen

- a) Darstellung Betriebsleistungen: Nach unserer Auffassung werden die Anforderungen der Anlage 14.1 erfüllt. Die Wahl der Darstellung erfolgt anhand der Inhalte.
- b) Bereitstellung der Daten aus der IBL: Mit Email vom 10.10.2012 von Herrn Berhane an Herrn Schlager (Kopie Herr Müller) wurde die IBL 2011 versendet. Zusätzlich wurden am 29.10.2012 Fragen der EBA Zentrale beantwortet. (Email Herr Hasse an Herrn Müller)
- c) Traktionsenergie: Die in den Prüffeststellungen angeführten Differenzierungswünsche können wir nicht in Übereinstimmung mit der Anlage 14.1 bringen.

Lfd. Nr. 20 Engpass- und Kapazitätsprobleme

Die Darstellung und Ausführungen sind das Ergebnis einer Analyse. Der Beitrag zum Punkt 5 des Allgemeinen Teils entspricht nach unserer Auffassung dem in der Anlage 14.1 geforderten Inhalt und Umfang. Zur besseren Lesbarkeit wurden die Karten den Anlagen zum IZB 2011 beigelegt.

Lfd. Nr. 21

Kein Kommentar

Lfd. Nr. 22 Instandhaltungsaufwendungen LuFV- gesamt

- a) Die Zeitreihe der Instandhaltungsaufwendungen ab dem 1. Laufzeitjahr der LuFV wird im IZB 2012 ergänzt.
- b) Wir bitten um Konkretisierung der Prüffeststellung ‚Darstellung Sondereffekte ... fehlen‘. Sofern Sondereffekte im Berichtsjahr relevant sind, wird an entsprechender Stelle im IZB darauf hingewiesen bzw. die Sondereffekte dargestellt.

Lfd. Nr. 23 DB Energie GmbH

- a) Die Vergleichswerte der Vorjahre werden ab dem IZB 2012 ergänzt.
- b) Konkrete Angaben zu den Konjunkturprogrammen können den Abschlussberichten (Erfolgskontrollen) entnommen werden. Kopien stellen wir gern zur Verfügung. Eine weitere Detaillierung zu den KP-Maßnahmen ist im IZB nicht vorgesehen.
- c) Höhe der Aufwendungen: Die im Prüfbericht bezifferte Abweichung i.H.v. 0,1 Mio.€ ergibt sich aus der Rechnung mit gerundeten Teilergebnissen.

Lfd. Nr. 24 Ausblick Allgemeiner Teil

Die Anmerkungen werden bei der Bearbeitung des IZB 2012 berücksichtigt.

### Investitionsberichte

#### Lfd. Nr. 25

Im IZB 2012 wird für die EIU eine zusammenfassende Aussage zur Vertragserfüllung ergänzt.

### Investitionsbericht DB Netz AG

#### Lfd. Nr. 26

- a) Teil 1.2, Seite 4: Die Struktur des Investitionsberichtes entspricht nach unserer Auffassung der Anforderung der Anlage 14.1.
- b) Der geforderte Zusammenhang zwischen den getätigten Investitionen und den Veränderungen für die sanktionsbewehrten QKZ lässt sich nur teilweise darstellen, da zwischen Mängelbeseitigung und präventiven Maßnahmen unterschieden werden muss. Für den Bereich der Mängelbeseitigung werden für zahlreiche Gewerke Effekte auf die QKZ aufgezeigt. Der Nachweis von vermiedenen Verschlechterungen, die durch präventive Maßnahmen bewirkt werden, lässt sich bekanntlich anhand von theoretischen Modellen führen. Hierzu verweisen wir auf die Ausführungen zur Investitions- und Instandhaltungsstrategie.

#### Lfd. Nr. 27

- a) Position ‚Sonstige‘: Die Gesamtinvestitionen im Projektabschnitt ‚Sonstige‘ in Höhe von 638 Mio. € stellen sich wie folgt dar:

	Mio. €	%
Bahnübergänge	200	31%
TK-Anlagen	156	24%
Schallschutzwände, Lärmsanierung	146	23%
Verschiedenes*	136	21%
	<u>638</u>	<u>100%</u>

\*wie Ausbau Strecken/Knoten, Anlage der freien Strecke, Hochbauten, Straßen, Wege, Plätze, Rangieranlagen, Gleisbremsen etc.

Aus Gründen der Kontinuität wird die Detaillierung der Investitionen (vgl. S. 5) im IZB beibehalten.

- b) Bestandsentwicklung BÜ: Die als fehlend bezeichnete Bestandsentwicklung der BÜ ist im Allgemeinen Teil (vgl. S. 20/21) enthalten. Die Anregungen zur Verbesserung der Berichtsinhalte zum Blinklichtprogramm werden auf Umsetzbarkeit im IZB 2012 geprüft.
- c) Die Bemerkungen zur wünschenswerten Untersetzung von Ausführungen im Bericht werden bei der Erstellung des IZB 2012 berücksichtigt.
- d) Erneuerung Weichen: Wir bitten um Erläuterung der Bemerkung ‚Erneuerung von 1.383 Weichen ... korrespondiert nicht mit 2.426‘. Die Prüfanmerkung wird korrigiert: Abweichung wurde zwischen der Angabe S.12 Allg. Teil (1.687

Lfd. Nr. 19 DB Netz AG / DB Energie GmbH: Betriebsleistungen

- a) Darstellung Betriebsleistungen: Nach unserer Auffassung werden die Anforderungen der Anlage 14.1 erfüllt. Die Wahl der Darstellung erfolgt anhand der Inhalte.
- b) Bereitstellung der Daten aus der IBL: Mit Email vom 10.10.2012 von Herrn Berhane an Herrn Schlager (Kopie Herr Müller) wurde die IBL 2011 versendet. Zusätzlich wurden am 29.10.2012 Fragen der EBA Zentrale beantwortet. (Email Herr Hasse an Herrn Müller)
- c) Traktionsenergie: Die in den Prüffeststellungen angeführten Differenzierungswünsche können wir nicht in Übereinstimmung mit der Anlage 14.1 bringen.

Lfd. Nr. 20 Engpass- und Kapazitätsprobleme

Die Darstellung und Ausführungen sind das Ergebnis einer Analyse. Der Beitrag zum Punkt 5 des Allgemeinen Teils entspricht nach unserer Auffassung dem in der Anlage 14.1 geforderten Inhalt und Umfang. Zur besseren Lesbarkeit wurden die Karten den Anlagen zum IZB 2011 beigelegt.

Lfd. Nr. 21

Kein Kommentar

Lfd. Nr. 22 Instandhaltungsaufwendungen LuFV- gesamt

- a) Die Zeitreihe der Instandhaltungsaufwendungen ab dem 1. Laufzeitjahr der LuFV wird im IZB 2012 ergänzt.
- b) Wir bitten um Konkretisierung der Prüffeststellung ‚Darstellung Sondereffekte ... fehlen‘. Sofern Sondereffekte im Berichtsjahr relevant sind, wird an entsprechender Stelle im IZB darauf hingewiesen bzw. die Sondereffekte dargestellt.

Lfd. Nr. 23 DB Energie GmbH

- a) Die Vergleichswerte der Vorjahre werden ab dem IZB 2012 ergänzt.
- b) Konkrete Angaben zu den Konjunkturprogrammen können den Abschlussberichten (Erfolgskontrollen) entnommen werden. Kopien stellen wir gern zur Verfügung. Eine weitere Detaillierung zu den KP-Maßnahmen ist im IZB nicht vorgesehen.
- c) Höhe der Aufwendungen: Die im Prüfbericht bezifferte Abweichung i.H.v. 0,1 Mio.€ ergibt sich aus der Rechnung mit gerundeten Teilergebnissen.

Lfd. Nr. 24 Ausblick Allgemeiner Teil

Die Anmerkungen werden bei der Bearbeitung des IZB 2012 berücksichtigt.

### Investitionsberichte

#### Lfd. Nr. 25

Im IZB 2012 wird für die EIU eine zusammenfassende Aussage zur Vertragserfüllung ergänzt.

### Investitionsbericht DB Netz AG

#### Lfd. Nr. 26

- a) Teil 1.2, Seite 4: Die Struktur des Investitionsberichtes entspricht nach unserer Auffassung der Anforderung der Anlage 14.1.
- b) Der geforderte Zusammenhang zwischen den getätigten Investitionen und den Veränderungen für die sanktionsbewehrten QKZ lässt sich nur teilweise darstellen, da zwischen Mängelbeseitigung und präventiven Maßnahmen unterschieden werden muss. Für den Bereich der Mängelbeseitigung werden für zahlreiche Gewerke Effekte auf die QKZ aufgezeigt. Der Nachweis von vermiedenen Verschlechterungen, die durch präventive Maßnahmen bewirkt werden, lässt sich bekanntlich anhand von theoretischen Modellen führen. Hierzu verweisen wir auf die Ausführungen zur Investitions- und Instandhaltungsstrategie.

#### Lfd. Nr. 27

- a) Position ‚Sonstige‘: Die Gesamtinvestitionen im Projektabschnitt ‚Sonstige‘ in Höhe von 638 Mio. € stellen sich wie folgt dar:

	Mio. €	%
Bahnübergänge	200	31%
TK-Anlagen	156	24%
Schallschutzwände, Lärmsanierung	146	23%
Verschiedenes*	136	21%
	<u>638</u>	<u>100%</u>

\* wie Ausbau Strecken/Knoten, Anlage der freien Strecke, Hochbauten, Straßen, Wege, Plätze, Rangieranlagen, Gleisbremsen etc.

Aus Gründen der Kontinuität wird die Detaillierung der Investitionen (vgl. S. 5) im IZB beibehalten.

- b) Bestandsentwicklung BÜ: Die als fehlend bezeichnete Bestandsentwicklung der BÜ ist im Allgemeinen Teil (vgl. S. 20/21) enthalten. Die Anregungen zur Verbesserung der Berichtsinhalte zum Blinklichtprogramm werden auf Umsetzbarkeit im IZB 2012 geprüft.
- c) Die Bemerkungen zur wünschenswerten Untersetzung von Ausführungen im Bericht werden bei der Erstellung des IZB 2012 berücksichtigt.
- d) Erneuerung Weichen: Wir bitten um Erläuterung der Bemerkung ‚Erneuerung von 1.383 Weichen ... korrespondiert nicht mit 2.426‘. Die Prüfanmerkung wird korrigiert: Abweichung wurde zwischen der Angabe S.12 Allg. Teil (1.687

Weichen) und S. 7 Investitionsbericht DB Netz AG (1.707 Weiche) festgestellt. Das Delta ist mit dem Auseinanderfall von Aktivierung und Inbetriebnahme zu erklären, so wie es im Allg. Teil S.12 beschrieben ist.

- e) Daten in Stückliste BÜ: Die Daten werden im aktuellen Berichtsjahr ergänzt.
- f) Der Umfang der im Jahr 2011 durch Investitionen beeinflussten Stelleinheiten ist auf der Seite 9 des Berichtes aufgeführt. Auf den Folgeseiten des Berichtes untersetzten detaillierte Angaben den Gesamtumfang.

#### Lfd. Nr. 28

Die Veränderungen ggü. dem Vorjahr resultieren grundsätzlich aus der Unternehmensplanung, die wiederum auf die Erfüllung der vertraglichen Verpflichtung aus der LuFV ausgerichtet ist. Durch die Unterzeichnung der LuFV haben sich Bund und Bahn für die qualitätsorientierte Steuerung des Bundesmitteleinsatzes entschieden. Der Eigenbeitrag der DB sowie die in der Instandhaltung eingesetzten Mittel ergänzen diese Vereinbarung. Im IZB werden Entwicklungen grundsätzlich erläutert, um die vereinbarte Transparenz zu fördern. Gleichzeitig muss der Grundsatz der unternehmerischen Gestaltungsfreiheit erhalten bleiben.

#### Lfd. Nr. 29

Mittelfristige Ausrichtung; Weiterentwicklung 3-i-Strategie: Die Prüfanmerkungen werden bei der Bearbeitung des IZB 2012 berücksichtigt.

#### Lfd. Nr. 30

Die problematischen Themen der Infrastruktur sind seit einiger Zeit bekannt und werden über einen längeren Zeitraum operativ und strategisch bearbeitet. Sofern weitere Themen als relevant für den Bericht eingestuft werden, erfolgt die Übernahme in den IZB.

### **Investitionsbericht DB Station & Service AG**

---

#### Lfd. Nr. 31

Die fehlende Überschrift wird ergänzt.

#### Lfd. Nr. 32

- a) Die Investitionen im Berichtsjahr werden gem. Anlage 14.1 ausgewiesen. Ein Vergleich mit den in den Vorjahren getätigten Investitionen ist anhand der IZB der Vorjahre möglich. Eine Zeitreihe für die Investitionssumme wird im allgemeinen Teil aufgenommen, nicht jedoch in den Teilberichten.
- b) Zum Einsatz der Mittel aus den Konjunkturprogrammen wird auf die gesonderte Berichterstattung (Erfolgskontrolle) verwiesen. Maßgeblich für die Berichterstattung zu den Konjunkturprogrammen waren die für diesen Zweck abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarungen. Einzelheiten können dem Internetauftritt zum KP entnommen werden. (Link siehe Lfd.Nr. 12)

Auszug aus der Erfolgskontrolle: „Mit beiden Finanzierungsvereinbarungen standen insgesamt Mittel in Höhe von 325,4 Mio. EURO BHH-Mittel zur Verfügung. Zusätzlich dienten weitere 27 Mio. EURO Eigenmittel der DB AG zur Umsetzung.“

Eine Aufnahme dieser Informationen in den IZB 2012 ist u.E. nicht zielführend, da sie weder im Berichtsjahr 2012, noch im Mittelfristzeitraum relevant sind.

Lfd. Nr. 33 Grundzüge der mittelfristigen Investitionsplanung

Die Anmerkungen werden bei der Bearbeitung des IZB 2012 berücksichtigt.

Lfd. Nr. 34 QKZ ‚Funktionalität Bahnsteige‘

Die Anmerkungen werden bei der Bearbeitung des IZB 2012 berücksichtigt.

Lfd. Nr. 35 Mittelfristige Ausrichtung / Ausblick

Die Anmerkungen werden bei der Bearbeitung des IZB 2012 berücksichtigt.

---

**Instandhaltungsberichte**

---

Lfd. Nr. 36

Allgemeine Ausführungen zur Instandhaltung: Die Prüfanmerkungen werden bei der Bearbeitung des IZB 2012 berücksichtigt. Allgemeine Angaben zu Eigen- und Fremdleistung werden ergänzt. Die spezifischen Prozesse der Geschäftsfelder sind in den Teilberichten der Instandhaltung enthalten.

Lfd. Nr. 37 Mindestinstandhaltungsbeitrag

Im IZB 2012 wird eine zusammenfassende Aussage ergänzt.

---

**Instandhaltungsbericht DB Netz**

---

Lfd. Nr. 39 (38 ohne Anmerkung)

Der Umfang der instand zu haltenden Anlagen sowie die Entwicklung im Zeitverlauf ist auf Seite 49 des Instandhaltungsberichtes dargestellt.

Lfd. Nr. 40

Die Auswirkungen auf die Zustandsbewertung, die aus der Datenpflege resultieren, werden im IZB 2012 transparenter dargestellt. Zusätzlich wird die Qualität der Datengrundlage verbessert.

Lfd. Nr. 41

Die Möglichkeit der Umsetzung - Differenzierung MSS nach Technik - im IZB 2012 wird derzeit geprüft.

Lfd. Nr. 42

Kein Kommentar

Lfd. Nr. 43

Instandhaltung-Linie der Folgejahre: Die Umsetzung wird derzeit geprüft.

Lfd. Nr. 44

Weiterentwicklung der Instandhaltungskonzepte; Ausführungen zu Brücken aufgrund N3-i ergänzen: Die Umsetzung wird derzeit geprüft.

---

**Instandhaltungsbericht DB Station & Service AG**

---

Lfd. Nr. 45

Kein Kommentar

Lfd. Nr. 46

Kein Kommentar

Lfd. Nr. 47 „Bewertung des Zustands“

- a) Das Verfahren für die Ermittlung der Zustandsbewertung ist in der Anlage 13.2.4., Anlage 1 beschrieben und im IZB 2011 umgesetzt. Auf eine Ausweitung der Erläuterungen im IZB sollte verzichtet werden.
- b) Die angesprochene Tabelle wird im IZB 2012 konkretisiert.

Lfd. Nr. 48

Aufteilung Instandsetzung: Die Anmerkungen werden bei der Bearbeitung des IZB 2012 berücksichtigt.

Lfd. Nr. 49

Reaktive / präventive Instandhaltung: Die Anmerkungen werden bei der Bearbeitung des IZB 2012 berücksichtigt.

Lfd. Nr. 50

Darstellung zum eingeschwungenen Zustand: Die Anmerkungen werden bei der Bearbeitung des IZB 2012 berücksichtigt.