



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Vorsitzende des Rechnungsprüfungsausschuss
des Deutschen Bundestages
Frau Bettina Hagedorn MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Norbert Barthle, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
beim Bundesminister für Verkehr und
digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2100
FAX +49 (0)30 18-300-2119

psts-ba@bmvf.bund.de
www.bmvf.de

**Betreff: Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale
Infrastruktur (BMVI) zum Infrastrukturzustands- und
-entwicklungsbericht (IZB) 2014 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) Schr. des BMVI zum IZB 2014 an den AVI und RPA vom
18.06.2015, Az.: LA13/5141.1/3-3.01/2414655
4) Ausschuss-Drs. 16 (15) 1331neu v. 16.12.2008
5) Schr. des BMVI zur Vergabepflichtung 2014 vom 08.01.2016,
Az.: LA13/5141.1/3-3.01/2515238

Aktenzeichen: Z 21 132.1/6.2
Datum: Berlin, **29. Aug. 2016**
Seite 1 von 7

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

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 2014.

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 2014 zum 30.04.2015 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-
tätskennzahlen (Qkz), mit denen der Zustand der Schienenwege ge-





Seite 2 von 7

messen 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 2014 oblag, auf Basis dessen Prüfergebnisse hier im Weiteren berichtet wird.

Wie in den Jahren zuvor hatte das EBA der DB AG schon im Verlauf seiner Prüfungen wesentliche Feststellungen und Fragen zum Textteil des IZB übermittelt, die daraufhin ergänzende Angaben, Erläuterungen und Kommentierungen nachgereicht hat (s. gesonderte Aufstellung, **Anlage 1**). Diese hat das EBA bei seinen Prüfungen im Weiteren berücksichtigt. Die wichtigsten EBA-Feststellungen zum Textteil des IZB sind der als **Anlage 2** beigefügten Tabelle zu entnehmen.

Die EBA-Prüfungen befinden sich bereits seit dem letzten Jahr in einem eingeschwungenen Zustand, d.h. die Prüfungen können so rechtzeitig abgeschlossen werden, dass die Ergebnisse im nächsten IZB berücksichtigt werden können.

Die Erfüllung der Qualitätsziele der LuFV und den Textteil des IZB hat das EBA selbst geprüft; die Angaben zum Einsatz der Mittel sind von Wirtschaftsprüfungsgesellschaften geprüft worden / noch zu prüfen (s. auch Ziffer 2.6).

2 Bewertung des IZB 2014, Zielverfehlung und Sanktionierung bei der Qkz Anzahl Infrastrukturmängel (Anz-I)

Im Ergebnis der Prüfungen haben die EIU ihre vertraglichen Verpflichtungen aus der LuFV für das Berichtsjahr 2014 **nicht für alle sanktionsbewehrten Qkz erfüllt** (Einzelheiten s. Ziffer 2.2).

Für die DB Netz AG wurden die Zielwerte für den Theoretischen Fahrzeitverlust (ThFzv) erfüllt, während der Zielwert für die Qkz Anz-I nicht erfüllt wurde. Aufgrund der letztgenannten Zielwertüberschreitung hat das EBA eine **Rückforderung** über einen Teil des Infrastrukturbeitrags des Bundes **in Höhe von 3,6 Mio. € durchgesetzt**.

Die für die DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH vereinbarten Qualitätszielstellungen für das Berichtsjahr 2014 wurden erfüllt.





Seite 3 von 7

Sorge bereitet unverändert die Entwicklung bei Brücken (kontinuierliche Zunahme des Durchschnittsalters, Erreichen des Endes des Lebenszyklus vieler Brücken). Hier wird mit der LuFV II durch die neue Qkz ZuB (Zustandskategorie voll- und teilerneuerte Brücken) eine Trendänderung erwartet.

Die Berichterstattung der DB AG im IZB hat sich gegenüber dem letzten Bericht leicht verbessert. Potenzial besteht aber nach wie vor bei einer Reihe von Aspekten, insbesondere bei der Darstellung und Deckung des Bedarfs der DB Netz AG (s. auch Ziffer 2.1); hier wird noch eine deutliche Qualitätssteigerung als notwendig angesehen.

Unbefriedigend war, dass die Antworten der DB Netz AG auf Fragen des EBA zum IZB (u.a. zu Brücken) leider oftmals unverhältnismäßig lange auf sich warten ließen, dort teilweise „wegen Arbeiten am IZB 2015“ zurückgestellt wurden und nicht zu allen Feststellungen bis zum Redaktionsschluss dieses Berichts gegenüber dem EBA Stellung genommen wurde. Da hierdurch die Arbeit des EBA deutlich erschwert wird, werden noch weitere Erörterungen dazu zwischen DB Netz AG, EBA und BMVI zu führen sein.

Mit diesem Bericht sind die Prüfungen für den Zeitraum der LuFV I (2009-2014) – mit Ausnahme der Nachweise gemäß § 11 LuFV durch den Infrastrukturwirtschaftsprüfer – abgeschlossen. Diesbezüglich wird im Zusammenhang mit dem Bericht zum IZB 2015 berichtet.

2.1 Textteil des IZB 2014

Im Textteil des IZB gibt es nach wie vor Verbesserungspotenzial. Sondereffekte werden noch immer nicht durchgängig ausgewiesen. Zeitbezogene Zahlen werden nicht immer in „Zeitreihen“ oder Diagrammen, wie in der LuFV gefordert, abgebildet. Die Übereinstimmung von Daten und textlicher Beschreibung weist teilweise noch immer deutliche Lücken auf.

Aus dem Bericht lässt sich ableiten, dass bei der DB Energie GmbH der Mittelbedarf für eine gute Qualitätserhaltung der Infrastruktur abgedeckt ist. Bei der DB Station&Service AG führen die LuFV-Mittel zu einer leichten Reduzierung des Nachholbedarfes. Bei der DB Netz AG fehlen jegliche Angaben zum Bedarf und zum Grad der Bedarfsdeckung und es fehlt eine Darstellung des langfristig angestrebten Zustands der Infrastruktur. Der IZB zeigt anhand von Beispielen, wie die Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen in Bezug auf die sanktionsbewehrten Qkz wirken. Bei der DB Netz AG liegt der Fokus auf „dem effizienten Mitteleinsatz“, z.B. mit Verlängerung der technischen Nutzungsdauer. Bei konstruktiven Anlagen wurden in diesem Jahr u. a. die Daten des IZB zu Inspektionen schwerpunktmäßig ge-





prüft. Dabei wurde festgestellt, dass bei 65 Brücken und 18 Tunneln die letzte Inspektion vor 2008, in Einzelfällen sogar in 1999 stattfand. Sofern es sich dabei nicht um Datenfehler der DB handelt, läge eine Überschreitung von Inspektionsfristen vor. Das EBA wird dieser Frage weiter nachgehen. Die Analyse der Engpass- und Kapazitätsprobleme im Schienennetz ist ungenügend dargestellt.

2.2 Ziel- und Ist-Werte sanktionsbewehrter Qkz

Die Ist-Werte für das Berichtsjahr 2014 nach Prüfung durch das EBA sowie die demgegenüber stehenden Zielwertvorgaben der LuFV sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst.

sanktionsbewehrte Qkz		2008	2009 ⁽²⁾	2010 ⁽²⁾	2011 ⁽²⁾	2012 ⁽²⁾	2013 ⁽²⁾	2014 ⁽²⁾
Theoretischer Fahrzeitverlust (ThFzv) [min]	Gesamtnetz (Ziel)	-	2.843	2.841	2.840	2.839	2.645	2.627
	Gesamtnetz (Ist)	2.845 ⁽¹⁾	2.763	2.594	2.601	2.496	2.675	2.419
	FuB (Ziel)	-	777	775	774	773	771	731
	FuB (Ist)	779 ⁽¹⁾	700	591	565	513	779	517
	RegN (Ziel)	-	2.076	2.076	2.076	2.076	2.076	2.076
	RegN (Ist)	2.076 ⁽¹⁾	2.073	2.013	2.047	1.993	1.907	1.913
Anzahl Infrastrukturmängel (Anz-I) [Stück]	(Ziel)	-	-	1.758	1.719	1.677	1.644	1.459
	(Ist)	-	1.778 ⁽¹⁾	1.687	1.607	1.515	1.500	1.485
Funktionalität Bahnsteige [Punkte]	DB St&S (Ziel)	-	22.328	22.445	22.663	22.829	22.945	23.681
	DB St&S (Ist)	22.212 ⁽¹⁾	22.426	22.712	22.930	23.216	23.493	23.853
	RNI (Ziel)	-	397	401	403	407	410	427
	RNI (Ist)	395 ⁽¹⁾	408	408	413	423	424	443
Bewertung Anlagenqualität (BAQ) [Note]	DB St&S (Ziel)	-	-	3,12	3,10	3,08	3,06	3,01
	DB St&S (Ist)	-	3,14 ⁽¹⁾	3,13	3,07	3,05	3,03	3,00
	RNI (Ziel)	-	-	3,47	3,41	3,36	3,31	3,20
	RNI (Ist)	-	3,52 ⁽¹⁾	3,44	3,17	3,28	3,25	3,00
Versorgungssicherheit Bahnenergie [%]	(Ziel)	-	99,85	99,85	99,85	99,85	99,85	99,85
	(Ist)	-	99,98	99,985	99,912	99,927	99,996	99,985
Mindestersatzinvestitions- volumen [Mio. €]	(Ziel)	-	2.500	2.500	2.500	2.500	2.750	2.750
	(Ist) ⁽³⁾	-	2.958	2.942	2.904	3.077	3.091	-
Mindestinstandhaltungs- volumen [Mio. €]	(Ziel)	-	1.250	1.000	1.000	1.000	1.100	1.100
	(Ist) ⁽³⁾	-	1.374	1.457	1.436	1.475	1.497	-

Zielwertverfehlungen in rot/invers

(1) = Basiswert

(2) Vom EBA geprüfte Ist-Werte [soweit nicht Fußnote (3) gilt]

(3) Werte aus dem Testat des Infrastrukturwirtschaftsprüfers; für das Jahr 2014 liegt noch kein Testat vor (s. Ziffer 2.6)

2.3 DB Netz AG: Qkz „Theoretischer Fahrzeitverlust“ (ThFzv) und „Anzahl Infrastrukturmängel“ (AnzI)

Wie in den Jahren zuvor weichen die Prüfergebnisse des EBA von den ungeprüften Angaben der DB AG im IZB ab. Im Berichtsjahr 2014 überlagern sich dabei mehrere Ursachen: die Differenz beim ThFzv resultiert hauptsächlich aus den Anteilen für die betrieblich gesperrte Strecke 6170, südlicher Berliner Innenring (Gütergleise), die in den





Seite 5 von 7

Werten der DB Netz AG nicht enthalten waren. Dies wiederum ist darin begründet, dass die endgültige Entscheidung zur Anrechnung dieser Anteile im letzten Jahr zeitlich nach der Erstellung des IZB 2014 erfolgte. Inzwischen hat die DB Netz AG die Reaktivierung dieses Streckenabschnitts eingeleitet und mit den Bauarbeiten begonnen. Die Anrechnung auf die Qkz erfolgt gemäß der Regularien der LuFV bis zur Wiederinbetriebnahme des gesperrten Streckenabschnitts, die für das Jahr 2016 vorgesehen ist.

Bei der Qkz Anz-I ist der Effekt aus der Strecke 6170 klein (8 Stück). Die große Differenz bei dieser Kennzahl ergibt sich aus unterschiedlichen Auffassungen von DB Netz AG und EBA in der Frage der Anrechenbarkeit neuer Mängel auf die Zielwerterfüllung. So hat die DB Netz AG eine Vielzahl von Geschwindigkeitsherabsetzungen als „Papiereffekt“ gewertet, während sich das EBA dieser Bewertung im Ergebnis seiner Prüfung nicht anschließen konnte. Einen wesentlichen Anteil daran haben Fälle im Zusammenhang mit der Einführung des sog. „Verzeichnisses der zulässigen Geschwindigkeiten“ (VzG) für die Fahrplanerstellung der S-Bahn Berlin. Hierbei handelte es sich um „echte“ Änderungen von Ist-Geschwindigkeiten vor Ort, die lt. DB Netz AG auf nun anzuwendende Richtlinien und nicht auf eine geänderte Infrastruktur zurückzuführen sind. Gemäß den Regularien der LuFV sind diese Herabsetzungen in jedem Einzelfall als Mangel zu werten, wenn keine Gründe der Infrastrukturauslegung gem. LuFV I, Anlage 13.2.1, Anhang 1, Ziffer 1 nachgewiesen werden. Eine weitere große Differenz stellen Mängel dar, die von der DB Netz AG als beseitigt angegeben waren, deren Beseitigung jedoch nicht auf Maßnahmen vor Ort, sondern auf beabsichtigte Änderungen der Soll-Geschwindigkeit zurückzuführen war, denen das EBA im Zuge seiner Prüfung nicht zugestimmt hat.

In der Summe führten die Prüfungen im Berichtsjahr 2014 zu der festgestellten Überschreitung des Zielwertes für die Qkz Anz-I um 26 Stück. Für sechs Mängel wurde entsprechend § 17.1 LuFV von einer Rückforderung abgesehen, da die Pflichtverletzung auf Umständen beruht, die weder von den EIU noch von der DB AG zu vertreten sind. Für die verbleibende Überschreitung des Zielwertes bei der Qkz Anz-I um 20 Stück hat das EBA eine Rückforderung über einen Teil des Infrastrukturbeitrags des Bundes in Höhe von 3,6 Mio. € durchgesetzt.

2.4 DB Station&Service AG und DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (Bereich Verkehrsstationen)

2.4.1 Qkz „Funktionalität Bahnsteige“ (FB)

Sowohl bei DB Station&Service AG als auch bei DB RegioNetz Infrastruktur GmbH hat das EBA die für die Qkz FB vorgelegten Daten





Seite 6 von 7

stichprobenartig geprüft. Bei DB Station&Service AG führte die Prüfung zu einer geringfügigen Erhöhung der gemeldeten Punktzahl gegenüber der Angabe im IZB 2014, bei DB RegioNetz Infrastruktur GmbH ergab die Prüfung keine Abweichungen gegenüber dem IZB.

2.4.2 DB St&S: Qkz „Bewertung Anlagenqualität“ (BAQ)

Die Prüfung der Qkz BAQ erfolgte bei DB Station&Service AG wie im Vorjahr auf der Basis einer repräsentativen Stichprobe von 439 Instandhaltungsobjekten aus einer Grundgesamtheit von ca. 53.100 Instandhaltungsobjekten. Mittels einer statistischen Analyse des EBA ließ sich ableiten, dass auch für 2014 keine Zielwertverfehlung vorliegt (Konfidenzniveau 95 %).

2.4.3 DB RegioNetz Infrastruktur (RNI) GmbH: Qkz BAQ

Bei der RNI wurde bei der Prüfung der Qkz BAQ nur eine Abweichung der Note von 3,00 zu 2,99 festgestellt, womit eine deutliche Verbesserung gegenüber 2013 eingetreten ist und der Zielwert 2014 von 3,20 übertroffen wurde. Die jährlichen Schwankungen der RNI-Ist-Werte sind auf insbesondere auf den überproportionalen Einfluss einer einzelnen Station zurückzuführen (Mühldorf, Oberbay.).

2.5 DB Energie GmbH: Qkz „Versorgungssicherheit Bahnenergie“

Das EBA hat gemäß dem vereinbarten Verfahren (vgl. LuFV I, Anlage 13.2.3) die von der DB Energie GmbH manuell vorgenommenen Änderungen von „relevanten“ in „nicht relevante“ Ereignisse stichprobenweise mit einem Anteil von 28% geprüft, wobei hierbei jedoch fast 92% der manuell umgesetzten Defizitenergiemenge geprüft wurde. Insgesamt ist festzustellen, dass die DB Energie GmbH in 2014 ihre in der LuFV eingegangene Verpflichtung erfüllt hat. Im Rahmen einer Schwerpunktprüfung wurde die ordnungsgemäße Anwendung des Oberleitungs-Beeinflussungsmesswertes geprüft. Es wurde eine Fehlerquote von 14,9% festgestellt, die zwar nur einen geringen Einfluss auf die Qkz hatte, jedoch wird zusammen mit der DB Energie GmbH zu klären sein, wodurch diese hohe Fehlerquote entsteht. Erörterungen hierzu mit der DB Energie GmbH sind anhängig.

2.6 Wirtschaftsprüferbestätigungen gem. § 8.2 und § 11 LuFV

Bzgl. der Prüfung des Mindestersatzinvestitionsvolumens bzw. des Mindestinstandhaltungsbeitrags liegen dem EBA noch keine Erkenntnisse vor, da der Dienstleistungsvertrag bzgl. der Wirtschaftsprüferleistungen mit Abschluss der LuFV II neu auszuschreiben war. Über das Prüfergebnis des Infrastrukturwirtschaftsprüfers (IWP) 2014 wird daher mit dem Bericht über das Jahr 2015 zu berichten sein.





Seite 7 von 7

Die Überprüfung des Eigenmittelbeitrags gemäß § 8.2 LuFV i.H.v. 500 Mio. € erfolgte durch den Jahresabschlussprüfer der DB AG. Die EIU haben ihre diesbezüglichen Verpflichtungen aus der LuFV für 2014 erfüllt.

2.7 Entwicklung der Betriebslänge

Die Betriebslänge des Netzes betrug 2014 insg. 33.281 km gegenüber 33.601 km im Jahr 2008. Die Reduzierung der Betriebslänge betrug somit 320 km bzw. 0,95%. Die Veränderung bewegt sich damit innerhalb des in § 5 LuFV definierten „Korridors“, so dass keine Verhandlungen über eine Anpassung des Infrastrukturbeitrages des Bundes erforderlich geworden sind.

2.8 Prüfung der nicht-sanktionsbewehrten Qkz

Im Berichtsjahr wurden erneut Stichprobenprüfungen der nicht-sanktionsbewehrten Qkz, Brücken, Tunnel, Stellwerke, Gleise und Weichen, sowie der Daten und Angaben im IZB durchgeführt. Das Aktivierungsalter von Anlagen (Brücken, Tunnel) ist nach wie vor häufig kleiner als das tatsächliche Alter (insbes. massenhaftes Aktivierungsjahr 1927 für z.T. deutlich ältere Brücken). Die DB Netz AG sah sich nicht in der Lage alle Fragen des EBA vor Abschluss der Prüfungen zu beantworten. Die DB Netz AG berichtete 2014 noch immer nicht über die 758 Straßenüberführungen auf Liegenschaften der DB Netz AG (z. B. in Betriebswerken), die sich in ihrem wirtschaftlichen und juristischen Eigentum befinden. In der LuFV II wurde die Berichterstattung für diese Brücken daher verbindlich geregelt.

3 Vergabeprüfung gemäß Anlage 10 der LuFV

Zu der im Zusammenhang mit der LuFV (Anlage 10) bzw. Bezug 4 geforderten Vergabeprüfung habe ich dem RPA, dem Haushaltsausschuss und dem AVI bereits mit Schreiben vom 08.01.2016 berichtet (Bezug 5).

Mit freundlichen Grüßen

Anlagen:

- 1) Aufstellung des EBA zu ergänzenden Mitteilungen der DB AG
- 2) Tabelle EBA zur IZB-Prüfung 2014 vom 18.05.2016 + Abkürzungsverzeichnis



Anlage 1, Prüfung des IZB 2014 durch das EBA, Aufstellung der ergänzenden Angaben der DB AG und der EIU

Datum	Art	Zeichen	Thema	Bezug
04.05.2015	E-Mail	I.NPP 4	Erläuterungen zur Herleitung der Betriebslänge ISK Netz	Arbeitsgespräch 30.04.2015
10.06.2015	E-Mail	I.NPP 4	Betriebsstellenliste 2014	EBA-Mail v. 21.05.2015
16.07.2015	E-Mail	I.NGI 3	Umsetzung der Prüfergebnisse im IZB 2014	EBA-Mail vom 25.06.2015
30.09.2015	E-Mail	I.NGI 3	Stellungnahme zu Prüfanmerkungen des EBA zum IZB 2014	EBA-Mail vom 07.08.2015
14.10.2015	E-Mail	I.NPP 4	ISK Daten	EBA-Mail vom 16.09.2015
29.10.2015	E-Mail	I.NPB 1	Betriebsstellenliste / Übergabe der Streckenbelastungsliste für Jan-Nov 2014	EBA-Mail v. 28.10.2015
29.10.2015	E-Mail	I.NPP 4	ISK-Daten 2014	EBA-Mail vom 16.09.2015
06.11.2015	E-Mail	I.NGI 3	Stellungnahme zu Prüfanmerkungen des EBA zum IZB 2014	EBA-Mail vom 07.08.2015
24.11.2015	E-Mail	I.NPP 4	Erläuterungen zum Gleiswechselbetrieb in der Streckenmerkmalsliste 2014	EBA-Mail vom 06.11.2015
08.01.2016	E-Mail	I.NGI 3	Stellungnahme zu Prüfanmerkungen des EBA zum IZB 2014	EBA-Mail vom 07.08.2015
18.01.2016	E-Mail	I.NPP 4 (L)	Ergänzung zu ISK Daten	EBA-Mail vom 16.09.2015, Erinnerung vom 11.01.2016

Darüber hinaus wurde weiterer umfangreicher E-Mail-Schriftwechsel EBA / DB Netz AG u.a. zu folgenden Themen geführt, der hier nicht im Einzelnen aufgeführt wird:

- Streckenauschlussliste
- In einem Strang nicht befahrbare Weichen des Jahres 2014
- Anlagenalter und Gesamtzustandsnote Brücken
- Veränderungen von Gleisen ISK 2014
- Datenqualität bei Brücken
- Teilerneuerung von Brücken
- Abgleich Brückenmängel mit ISK

Teil 1.1 Allgemeiner Teil						
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV/ Thema	Art ¹	IZB Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen / Forderung EBA
(1)	1. Kurzfassung (Überblick)	IP	5-6	Wie im Vorjahr fehlen in der Berichterstattung über 700 Straßenbrücken im Bestand der DB, in die ebenfalls LuFV-Mittel fließen. Im Vergleich zu den Vorjahren wurden nochmals viele Daten des ISK verändert und fehlende ergänzt; Vollständigkeit der Daten und Übereinstimmung mit dem Bericht können weiter verbessert werden.	Differenzen zwischen Bericht und zugehörigen ISK-Daten weiter verringern	Beschriebener Mangel bei Straßenbrücken wurde durch LuFV II behoben.
(2)	2. Zielsetzung und Auftrag	IP	7-8	Die grafische Darstellung „Mittelverwendung/Mittelherkunft“ ist wie in den Jahren zuvor irreführend. Auch bei einer „Prinzip-Darstellung“ kann man die realen Größenverhältnisse der Mittel erwarten. Die Betriebsführungskosten der Infrastruktur sind keine LuFV-relevante Größe (deren Darstellung ist entbehrlich)	Bezug zum ISK Netz fehlt und Empfänger der Mittel	EBA wird weiter auf Änderungen drängen.
(3)	3. Netzstruktur und -entwicklung	IP	9	Sondereffekte bei Anlagen und -entwicklung werden nicht immer ausgewiesen	Vgl. LuFV Anlage 14.1	EBA fordert weiter Sondereffekte auszuweisen.
(4)	3.1 DB Netz	IP W Qkz	9-23	Die Veränderungen bei Gleisen und Weichen zum Vorjahr lassen sich nur zum Teil anhand der Daten nachvollziehen. Es wurden neue Brücken mit der schlechtesten Zustandsnote 4 aktiviert wie auch Anlagen mit 0 m ² Fläche, die Aktivierungsdaten von mehr als 100 Brücken wurden verändert, ebenso die Daten zur Brückenuntersuchung und Streckenzuordnung. Teilerneuerte Brücken behalten das ursprüngliche Aktivierungsjahr. Das Aktivierungsalter von Brücken ist nach wie vor oft kleiner als das tatsächliche Alter der Brücke. Datenänderungen werden nicht als Sondereffekte gem. LuFV ausgewiesen. Bei Stellwerken bestehen Differenzen zwischen Bericht und Daten hinsichtlich Ort, Aktivierung und Technik (ESTW von 1927!). Bei 18% aller Tunnel wurde die Lage verändert, bei einzelnen Tunneln das Aktivierungsdatum. Bei BÜ gibt es zahlreiche Änderungen bei der LST-Ausstattung. Bei 74 ZBA fehlen Daten in den Dateien	Erklärung der DB zu den Feststellungen (Abweichungen und fehlenden Daten) bei Gleisen, Weichen, Brücken, Tunnel, Stellwerken und BÜ fehlt; Sachverhalte müssen im Bericht und in den Dateien gleich bezeichnet und dokumentiert werden.	Datenqualität ist weiter zu verbessern und Übereinstimmung zwischen dem Bericht und den Dateien des ISK herzustellen; fehlende Angaben der DB wurden auf Leitungsebene thematisiert. Abgleich der Anlagendaten zwischen SAP R/3 und Buchhaltung, insbes. beim Anlagenalter erforderlich.
(5)	3.1.1 RNI	IP	24	Differenz in der Datei Bestandsveränderung wurde aufgeklärt		
(6)	3.2 DB St&S	IP	25-26	Der Bestand an Verkehrsstationen stieg entgegen dem Trend der vorherigen drei Jahre um 29 (z. B. neue und reaktivierte Stationen im Zusammenhang mit City-Tunnel Leipzig), der Ausstattungsgrad mit Aufzügen Fahrtreppen und Rampen steigt auf 69% der Stationen (2013: 66,8%, 2008: 58,3%).		
(7)	3.3 DB Energie	IP	27-28	Verbale und tabellarische Darstellung der Veränderungen bei der Länge der Bahnstromleitungen waren widersprüchlich.		Angaben wurden nachgeliefert.
(8)	4. Zustand/Entw. der Infrastruktur	IP	29	Der thFzv wurde beim Überblick der Kennzahlen nicht für den ISK-Netzumfang sondern fälschlicherweise für das gesamte Netz angegeben (unpräzise Darstellung).		DB prüft Änderung der Darstellung für 2015.
(9)	4.1.1 Theoretischer Fahrzeitverlust (ThFzv)	Sb Qkz	30-33	Die Darstellung von Zielwert und Zielerreichung ist nicht transparent (Verlängerung LuFV I und Mittelumschichtung)	steht im Zusammenhang mit Verlängerung LuFV I	Sondereffekt, der künftig nicht mehr auftritt
				Für 2013 ausgewiesene Werte weichen aufgrund einer Rückforderung für Strecke 6170 (Gütergleise südlicher Berliner Innenring) von geprüften Werten für 2013 ab, weil die Entscheidung zur Anrechnung dieser Mängel erst nach Erstellung des IZB 2014 erfolgte.		

¹ IP = Informationspflicht ♦ Sb Qkz = Sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl ♦ W Qkz = Weitere Kennzahl (ohne Sanktion) ♦ BK = Beurteilungskennzahl ♦ Seitenzahlen beziehen sich auf das Druckexemplar (abweichende Seitenzahlen in der elektronischen Fassung durch Weglassung von Leerseiten)

Teil 1.1 Allgemeiner Teil						
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV/Thema	Art ¹	IZB Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen / Forderung EBA
				Nicht anrechenbare Anteile ("Papiereffekte") wurden erstmals berücksichtigt.		EBA-Forderung wurde erfüllt.
				Ggü. 2013 ist der ThFzv im Berichtsjahr 2014 aufgrund des Wegfalls der Sperrung Halle – Bitterfeld der Strecke 6132 mit 210 min erwartungsgemäß deutlich gesunken.		
				Alle Zielwerte 2014 für den ThFzv wurden erfüllt .		
(10)	4.1.2 Anzahl Infrastrukturmängel (Anz-I)	Sb Qkz	34-36	Die Ermittlung des Zielwertes ist anzugeben (unterschiedliche Effekte). Die für das Berichtsjahr 2013 ausgewiesenen (Zwischen-) Werte weichen geringfügig von den geprüften Werten des Berichtsjahres 2013 ab (s.o.).		
				Nach Prüfung EBA hat sich Anz-I ggü. 2014 um 15 Infrastrukturmängel reduziert. Der zu erbringende Abbau von 41 Stück wurde damit nicht erreicht und der Zielwert 2014 um 26 Stück verfehlt . EBA hat eine Rückforderung von 3,6 Mio. € durchgesetzt.	26 Stück abzügl. 6 Stück gem. §17.1 LuFV x 180.000 € je Stück	Eingang der Zahlung am 29.12.15
(11)	4.1.3 Funktionalität Bahnsteige (FB)	Sb Qkz	37-41	Das Potenzial (theoretisch max. erreichbarer Wert) verändert sich jährlich. Potenzial und Zielwert werden nicht über 5 Jahre dargestellt. Sondereffekte (Zu- und Abgang von Stationen) werden nicht ausgewiesen und dargestellt. Vereinbarte Ziele wurden erreicht		EBA fordert die grafische Darstellung der Werte (Basis-, Ziel-, Ist-) über 5 Jahre.
(12)	4.1.4 Bewertung Anlagenqualität (BAQ)	Sb Qkz	42-44	Die Angabe der vereinbarten Qualitätssteigerung fehlte und wurde nachgeliefert. Veränderungen sollten in % angegeben werden. Erstmals wurden Werte nach EBA-Prüfung ergänzt (Erfüllung EBA-Forderung aus Vorjahr). Mit den angegebenen Werten werden die nach § 13.6 vereinbarten Ziele erreicht :		DB prüft EBA-Anregung auf %-Darstellung.
(13)	4.1.5 Versorgungssicherheit Bahnenergie	Sb Qkz	45	Der Wert der Qkz „Versorgungssicherheit Bahnenergie“ liegt mit 99,985% (nach EBA-Prüfung) nur geringfügig unter dem in 2013 ermittelten Höchstwert seit Inkrafttreten der LuFV. Der gemäß LuFV vereinbarte Wert von 99,85% wird übertroffen .	geänderte Skalierung (Nullpunktunterdrückung) noch nicht umgesetzt	EBA wird Umsetzung im IZB 2015 prüfen.
(14)	4.2.1 Störbestehenszeiten	W Qkz	46	Anzahl der Störungen sinkt auf Tiefstwert seit 2008 (ca. 6% unter dem langjährigen Mittelwert). Relativ gesehen ergibt sich aber für 2014 eine um ca. 9% über dem langjährigen Mittelwert liegende Störbestehenszeit je Störung. DB nennt auf Nachfrage örtlich starke Gewitter und gestörte Tunnelbeleuchtung als Grund.	DB-Aussage ist für EBA nicht überprüfbar	Besondere Entwicklungen sind im IZB immer sofort zu erläutern.
(15)	4.2.2 Anlagenalter	W Qkz	47-52	Das Durchschnittsalter der Gleise lässt sich mit den Daten nicht ermitteln (Abweichung bei Umfang der Gleise). Das Durchschnittsalter der Gleise bei den ZBA wurde geringfügig reduziert (Abgang alter Gleise?), bei den Streckengleisen war der Anstieg des Alters am höchsten seit Beginn der LuFV. Das Durchschnittsalter der Weichen liegt in den Bahnhöfen über dem Durchschnitt aller Weichen. Das Durchschnittsalter der Brücken beträgt 57 Jahre mit Flächengewichtung und 62,7 Jahre ohne Flächengewichtung, da die in den letzten Jahren errichteten Brücken größere Flächen aufweisen. Das Durchschnittsalter der Stahlbrücken ist mit den flächengewichteten Daten 0,6 Jahre höher (ungewichtet 5,5 Jahre) als angegeben. Die durchschn. jährliche Alterung	DB hat viele Feststellungen des EBA bis zum Redaktionsschluss dieses Berichts noch nicht kommentiert (nach bis zu 8 Monaten). Sachverhalt wurde vom EBA auf Leitungsebene thematisiert.	Für LuFV II wurde sanktionsbewehrte Qkz „ZuB“ eingeführt; Daten der Aktivierung müssen abgeglichen werden mit den technischen Daten (SAP R/3 Netz) und tatsächlichen Verhältnissen (EBA-Prüfungsbericht für 2015).

¹ IP = Informationspflicht ♦ Sb Qkz = Sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl ♦ W Qkz = Weitere Kennzahl (ohne Sanktion) ♦ BK = Beurteilungskennzahl ♦ Seitenzahlen beziehen sich auf das Druckexemplar (abweichende Seitenzahlen in der elektronischen Fassung durch Weglassung von Leerseiten)

Teil 1.1 Allgemeiner Teil						
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV/Thema	Art ¹	IZB Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen / Forderung EBA
				der Brücken 2008-2014 beträgt 0,5 Jahre (nicht 0,4). Teilerneuerungen von Brücken werden bei der Altersermittlung nicht berücksichtigt.		
(16)	4.2.3 Zustandskategorien Tunnel- u. Brücken	W Qkz	53-55	Bei 2 Bauformen (Walzträger in Beton und Stahlbetonbrücken) weichen die berichteten Zustandsnoten geringfügig von den Daten ab. Bei 65 Brücken und 18 Tunneln wurde das Datum der Inspektion überschritten, in Einzelfällen um bis zu 9 Jahre.	In der Datei des ISK fehlen noch immer die 7 neuen Tunnel in Leipzig.	EBA fordert weitere Korrektur der Daten.
(17)	4.3.1 Verspätungsminuten	BK	56-57	Die Anzahl der Verspätungsminuten im Verhältnis zur Betriebsleistung hat sich um 1,9% verringert, nicht gesteigert wie angegeben. Sie liegt damit aber immer noch mehr als 7% über dem langjährigen Durchschnitt. Die Darstellung der Verspätungsminuten der Vorjahre erfolgt nur als Fußnote. Solche Angaben gehören in den Bericht.	Keine Fußnoten bei Kennzahlen und deren Entwicklung verwenden	EBA bleibt bei der Forderung, Kennzahlen und ihre Entwicklung in Diagrammform darzustellen.
(18)	4.3.2 Betriebsleistungen	BK	58-60	Die „gesteigerte Betriebsleistung“ (1.041 Mio. Trassen-km) ist genauso groß wie 2008. Die Anzahl der Zughalte stieg auf den höchsten Wert seit LuFV-Beginn, die abgesetzte Traktionsenergie (16,7Hz) sank auf den niedrigsten Wert seit LuFV-Beginn. Grund sind lt. DB Energiesparprogramme, aber auch Lokführerstreiks.	Es ist nicht erkennbar, ob S-Bahn B + HH bei Trassenkilometer und Zughalten enthalten ist	EBA fordert Darstellung der Zughalte und Traktionsenergie in Diagrammform.
(19)	5. Analyse Engpass- und Kapazitätsprobleme	IP	61-66	Die Belastungskarten sind nicht vergleichbar mit denen der Vorjahre, da eine andere Strichstärke verwendet wurde; dadurch ist SGV mit 1-10 Zügen nicht von Strecken ohne SGV zu unterscheiden. Die Engpassbereiche werden wie im Vorjahr dargestellt, konkrete Daten zur Analyse der Engpass- und Kapazitätsprobleme und der Stand der Realisierung (geplante IBN) fehlen.	Entwicklungen und Stand der Planung/Realisierung konkretisieren, Verweis auf VIB ist hier nicht hilfreich.	DB will Darstellung (Strichstärken) im IZB 2015 anpassen; Ergänzung der Tabelle um Kategorie (ÜLS/ ZÜLS/ Netzkonzept 2030).
(20)	6.1 Investitionen	IP	67-68	Durch den zusätzlichen Bundeszuschuss von 250 Mio. € stiegen die Investitionen gem. § 8 LuFV gegenüber 2009 um 8%. Im Vergleich zum Vorjahr stiegen sie um 14 Mio. €. Gleichzeitig wurden allerdings über andere Finanzierungsquellen 111 Mio. € weniger und außerhalb der LuFV 60 Mio. € weniger investiert als im Vorjahr, so dass insges. ein Rückgang der Investitionstätigkeit eintrat. Der Eigenmittelbeitrag wird durch den Jahresabschlussprüfer der DB AG i.H.v. 560 Mio. € testiert . Die Überprüfung der gebuchten Bundesmittel durch den Infrastrukturwirtschaftsprüfer (IWP) steht noch aus.	Änderungen bei Vorjahreswerten sind auszuweisen, Angabe des Bedarfes und Grad der Bedarfsdeckung fehlen	EBA fordert künftig tabellarische und grafische Darstellung der Entwicklung (vgl. Grundsätze LuFV Anl. 14.1).
(21)	6.2 Instandhaltung	IP	69-70	Die Instandhaltungsaufwendungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um 10%. Falsche Angabe (30 statt 31 Mio. €) für DB Energie 2013 im Text. Je EIU ergibt sich folgendes Bild: Netz +10%, St&S +11%, DB En -3%. Die Überprüfung der gebuchten Instandhaltungsmittel durch den IWP steht noch aus.	wie lfd. Nr. (20)	wie lfd. Nr. (20)
(22)	6.3.1 Investitionsbericht DB Energie	IP	71-73	Die Aufteilung der Investitionen nach LuFV Anl. 8.3 erfolgte ausführlich, aber mit kleinen Inkonsistenzen (Rundungsdifferenzen).	Nachkommastelle nutzen, ggf. Hinweis auf Rundung	DB prüft weitere Anpassung.
(23)	6.3.2 IH-Bericht DB Energie	IP	74-75	Die relevanten Instandhaltungsaufwendungen sind im Vergleich zu 2009 mit 5,6% weniger stark gewachsen als die Investitionen LuFV DB Energie (+43%) – auch nach Übernahme der Anlagen für die Stromversorgung der S-Bahn Berlin.		

¹ IP = Informationspflicht ♦ Sb Qkz = Sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl ♦ W Qkz = Weitere Kennzahl (ohne Sanktion) ♦ BK = Beurteilungskennzahl ♦
Seitenzahlen beziehen sich auf das Druckexemplar (abweichende Seitenzahlen in der elektronischen Fassung durch Weglassung von Leerseiten)

Teil 1.1 Allgemeiner Teil						
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV/Thema	Art ¹	IZB Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen / Forderung EBA
(24)	7. Ausblick	IP	76-89	<p>„Ein stetig wachsendes Verkehrsaufkommen, insbesondere im Güterverkehr“ ist mit den Zahlen der letzten 7 Jahre nicht zu belegen, ebenso wie „das aktive Steuern ihrer Kapazitäten bei der Stoßrichtung Profitables Wachstum“, wenn die Anzahl der Anlagen kontinuierlich reduziert wird. Die Veränderungen der Investitionen im Vergleich zum Vorjahr werden nicht erläutert. Der Anstieg der Investitionen (im Vergleich zum Durchschnitt der vergangenen Jahre) in „nicht LuFV-Anlagen“ ist mit 43% deutlich höher, als der in LuFV-relevante Anlagen (16%). Das mittlere Gleisalter soll geringfügig zurückgehen, das Alter der Weichen stabil bleiben, wie auch Alter und Zustand bei Brücken; bei Tunneln sollen sich die Zustandsnoten durch Neubauprojekte verbessern. Bisher verfolgte die DB Netz AG eine Erneuerungsstrategie, die den vollständigen Ersatz durch neue ESTW vorsah. Dies soll zukünftig geändert werden (durch Teilerneuerung), da insbesondere Außenanlagen eine längere Nutzungsdauer als die Innenanlage bzw. das Bediensystem aufweisen.</p> <p>Bei DB St&S ist im Vergleich zur DB Netz eine größere Konstanz bei den Investitionen festzustellen und die Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr werden im Wesentlichen erläutert. DB Energie informiert über die wesentlichen Projekte im Mifri-Zeitraum.</p>	Der Bedarf und die Bedarfsentwicklung können nur beurteilt werden, wenn die Ziele und Strategie der DB Netz AG konkretisiert werden	EBA erwartet, dass die Unternehmensplanung bedarfsorientiert erfolgt und dies entsprechend nachgewiesen wird.
Teil 1.2 Investitionsbericht der DB Netz AG						
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV/Thema	Art ¹	IZB Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen / Forderung EBA
(25)	2. Investitionstätigkeit 2014	IP	103-104	Im Vergleich zum Vorjahr wurden die Gesamtinvestitionen in Signalanlagen und Brücken um mehr als 10% erhöht. Gleichzeitig sanken sie bei Bahnkörper und Bahnstromanlagen/Et. um mehr als 20% bzw. im Vergleich zum Durchschnitt der vergangenen Jahre um mehr als 10%. Bei den LuFV-relevanten Sachanlagen fällt die Steigerung bei den Signalanlagen (21%) sowie die Reduzierung bei Tunnel (-21%) und Bahnstromanlagen/Et. (-28%) auf. In Summe wurde weniger investiert als im Vorjahr (auch bei den LuFV relevanten Anlagen). Dass die zusätzlichen Mittel „zum Erhalt der Verfügbarkeit mit den Schwerpunkten Oberbau und Brücken“ dienen, ist angesichts der annähernd gleichbleibenden Oberbauinvestitionen nur schwer nachzuvollziehen.		Text und Zahlen besser aufeinander abstimmen, um die Glaubwürdigkeit nicht unnötigerweise zu verringern.
(26)	3. Wichtige Investitionskomplexe	IP	105-122	Die Erneuerung der Gleise lag ca. 16% unter dem Durchschnitt der letzten Jahre und 32% unter dem Wert von 2008; bei den Weichen ist der Trend umgekehrt: 18% mehr Erneuerungen als im Schnitt der vergangenen Jahre und 24% mehr als 2008. In den Dateien sind aber nur weniger als 40% der erneuerten Weichen aufgeführt. Der Ersatz von 7.863 Stelleinheiten lässt sich nicht prüfen. Nicht alle ESTW wurden zeitnah aktiviert (Duisburg, Rechte Rheinstrecke). Der Nachbau der Signalabhängigkeit wärterbedienter	Die geforderte Konkretisierung bei der ETCS-Ausstattung wurde noch nicht umgesetzt. Die Differenzen zwischen Bericht und Dateien bei	Ab IZB 2015 werden die Veränderungen bei Stelleinheiten in der Stückliste Stellwerke erfasst. Der „Prozess“ der zeitnahen Aktivierung nach Fertigstellung

¹ IP = Informationspflicht ♦ Sb Qkz = Sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl ♦ W Qkz = Weitere Kennzahl (ohne Sanktion) ♦ BK = Beurteilungskennzahl ♦
Seitenzahlen beziehen sich auf das Druckexemplar (abweichende Seitenzahlen in der elektronischen Fassung durch Weglassung von Leerseiten)

Teil 1.2 Investitionsbericht der DB Netz AG							
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV / Thema	Art ¹	IZB Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen / Forderung EBA	
				Schranken ist in den Dateien nicht dokumentiert: von 86 Anlagen wurde eine LST-Anlage 2012 aktiviert, alle anderen waren wesentlich älter. Bei erneuerten Brücken wurden Differenzen zwischen Bericht und Daten aufgeklärt (EÜ Kiefersfelden, EÜ Seehofstr., Viadukt bei Lindenberg) Das Viadukt ist in der Datei (1917 aktiviert) mit der Zustandsnote 2 enthalten. Auf Nachfrage stellte sich heraus, dass eine (Teil)-Erneuerung 1949 stattgefunden hat, sowie eine weitere Teilerneuerung 2014, die in 2015 in den Daten dokumentiert werden soll. „Der 155 Jahre alte Pforzheimer Tunnel“ ist nach den kaufmännischen Daten (Aktivierung) fälschlicherweise erst 87 Jahre alt, da 1927 aktiviert. Der neue Bebenroth-Tunnel wurde 2012 in Betrieb genommen, aber erst 2014 aktiviert. Gemäß SML sind 334 km Vorrang- und Leistungsnetz nicht mit dem Kommunikationssystemen GSM-R, GSM oder analogem Zugfunk ausgerüstet, im Wesentlichen Strecken der S-Bahn Berlin, die derzeit mit ZBS ausgestattet werden und anschließend mit GSM-R. Die Angaben und Daten bei den ZBA weichen deutlich voneinander ab: „2014 wurde in 176 km Gleise und 701 Weichen investiert“ – in den Daten wurden 104 km Gleise und 505 Weichen 2014 aktiviert.	den Anlagen führt DB auf „zeitversetzte Abfolge der Erfassung“ zwischen Bauperioden, Erfassung und Aktivierung von Anlagen zurück. Das Alter des Pforzheimer Tunnels von 155 Jahren wurde lt. DB dem techn. System SAP R/3 Netz entnommen. DB hat nach 6 Jahren LuFV noch nicht die Differenzen zwischen technischen und kaufmännischen Daten beseitigt.	neuer Anlagen bedarf einer weiteren Verbesserung. Über die ETCS-Ausstattung wird im IZB 2015 berichtet. Datenqualität ist in LuFV II neu geregelt (Möglichkeit der Pönalisierung). Teilerneuerungen ohne Veränderung des Aktivierungsalters sind irreführend – hierzu besteht Dissens zwischen DB und EBA. Falsche Aktivierungsdaten sind zu korrigieren. Beides wurde auf Leitungsebene thematisiert.	
(27)	4. Infrastrukturmaßnahmen für SPNV	IP	123-127	Der Umfang der Erneuerung von Gleisen mit hoher Bedeutung für den SPNV weicht bei einzelnen Strecken deutlich von den Daten des IZB (in Klammern) ab: Str. 1760: 17,1 (1,473) km, Str. 4020: 9,1 (15) km, Str. 5200: 8,5 (1,5) km und Str. 5505: 8,1 (0,0) km.	Daten zu Stationen nicht vom Vorjahr -ohne zu aktualisieren- wiederholen	Neues Zugsicherungssystem der S- Bahn Berlin detailliert darstellen.	
(28)	5. Investitionen in besondere Einzelmaßnahmen	IP	128-132	Nach Ausbau der Strecke Berlin – Rostock auf 160 km/h wird der Standard in der SML teilweise noch mit G/R 120 angegeben. Der seit 1877 bestehende Kaiser-Wilhelm-Tunnel (aktiviert 1967!, Note 4) ist seit 8.4.2014 außer Betrieb, in der Datei noch aktiv. Aktueller Zustand des Schlüchterner Tunnels stimmt nicht mit den Daten überein. Für einen besseren Überblick über Umfang und Status eines Projektes (Stuttgart 21) sollten die Termine ergänzt werden.	Angaben zu Berlin - Rostock, Schlüchterner Tunnel und KWT werden korrigiert; Inhalte und Projekttermine werden 2015 ergänzt	Tabellarische Übersicht der wichtigsten Projektdaten und fehlender ISK-Daten ergänzen.	
(29)	6. Grundzüge der mittelfristigen Investplanung	IP	133-134	Die Investitionen steigen, umfassen z.B. bei den Tunneln ganz neue Anlagen/Strecken – z. T. auch mit Investitionen aus anderen Finanzierungsquellen – einschl. Stuttgart 21. Insofern ist der „Anstieg der Investitionen ins Bestandsnetz“ zu relativieren – z.B. mit Blick auf die alten Brücken (mit deutlich geringerem Anstieg der Investitionen)		EBA fordert die Angabe des Bedarfes zum Abgleich mit der MiFri-Planung.	
(30)	6.1 Oberbau	IP	134-135	Das Oberbauvolumen bleibt in etwa gleich hoch wie im Vorjahr mit einer leichten Umschichtung der Mittel (ca. 6%) von den Weichen zu den Gleisen.	Einzelne Schwerpunkte werden genannt		
(31)	6.2 Signalanlagen	IP	135	Mit dem Bau moderner ESTW wird die Voraussetzung geschaffen, die Betriebsführung weitgehend zu automatisieren und die Bedienung zu konzentrieren.	Teile des ESTW Celle sind bereits in Betrieb	EBA fordert in sich schlüssige Ausführungen.	

¹ IP = Informationspflicht ♦ Sb Qkz = Sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl ♦ W Qkz = Weitere Kennzahl (ohne Sanktion) ♦ BK = Beurteilungskennzahl ♦ Seitenzahlen beziehen sich auf das Druckexemplar (abweichende Seitenzahlen in der elektronischen Fassung durch Weglassung von Leerseiten)

Teil 1.2 Investitionsbericht der DB Netz AG						
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV/Thema	Art ¹	IZB Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen / Forderung EBA
(32)	6.3 Bahnübergänge	IP	135	Die Realisierung des Blinklichtprogrammes (noch 284 BÜ sind umzurüsten) wird bis 2020 (3 Jahre länger) dauern. 351 Bahnübergänge sollen im Mifri Zeitraum beseitigt werden.		EBA fordert Ausführungen zur langfristigen Strategie der BÜ-Beseitigung.
(33)	6.4 Brücken	IP	136	Die zur Erneuerung vorgesehene Levensauer Hochbrücke ist nicht im ISK und nicht im Eigentum der DB. Die zu erneuernde EÜ Berliner Straße in Leipzig wird mit einer viel zu großen Fläche (6970m ²) in den Daten geführt. Im Rahmen des Knotenumbaus wurde die Fläche reduziert, aber nicht in der Buchhaltung korrigiert.	LuFV-Mittel dürfen nur in Anlagen des ISK Netzes fließen.	DB sagt Anpassung der falschen Angaben zu.
(34)	6.5 Tunnel	IP	136-137	Das Tunnelnchrüstprogramm wird bei 72 Tunneln, die länger als 1 km sind weitergeführt. In der Datei sind 118 Tunnel mit einer Länge >1 km enthalten.	Nachrüstung wird bei 3 Strecken durchgeführt	EBA fordert Angaben für die restlichen 46 Tunnel.
(35)	6.6 Telekommunikation	IP	137-138	Stand der Investitionen bei GSM-R an Strecken und in den ZBA werden beschrieben sowie der vorzunehmende Ersatz von Basisstationen aufgrund der Abkündigung der „alten“ Systemtechnik. Gemietete TK-Übertragungswege sollen Eigentum der DB werden.		
(36)	6.7 ZBA, KLV	IP	139	Einzelne Weichen sind nicht entsprechend ihrer Zugehörigkeit in das Cluster der 48 großen ZBA eingeordnet worden. Einzelne Betriebsstellen sind falsch bezeichnet.		Die Zuordnung der Weichen wird von DB geprüft.
(37)	6.8 SPNV	IP	139-144	Die Maßnahmen zur Verbesserung des SPNV werden z. T. anschaulich beschrieben. Konkrete Verbesserungen und Termine fehlen oft.	Maßnahmen der S-Bahn Berlin als positiv-Beispiel	
(38)	6.9 bes. Einzelmaßnahmen	IP	144-146	Stand der Planung, Realisierung und Termineinhaltung fehlen bei den allgemein gehaltenen Angaben zu den Investitionen bei besonderen Einzelmaßnahmen		Status und Termine ergänzen
(39)	6.10 Eingeschwungener Zustand	IP	146	Die allgemeinen Ausführungen zur Entwicklung des Investitions-Rückstaus sollten durch Zahlen unterlegt werden, um zu belegen, dass bei dem genannten Investitionsvolumen zunächst ein Anstieg und dann ein Rückgang des Rückstaus zu erwarten ist.	Es ist nicht erkennbar, ob der Investitions-Rückstau an der technischen oder bilanziellen Nutzungsdauer gemessen wird.	DB prüft quantifizierte Darstellung des Investitions-Rückstaus.
(40)	7. Mittelfristige Ausrichtung	IP	147-149	Die Aussagen zur Feststellung des jährlich stattfindenden Prozesses zur Bedarfsermittlung für Investition und Instandhaltung und die Erhöhung der technischen Nutzungsdauer passen nicht zu den Aussagen über den eingeschwungenen Zustand	Erhöhung der Nutzungsdauer ist lt. DB ein Steuerungsinstrument der DB	Erhöhung der Nutzungsdauer darf kein Steuerungsinstrument sein, sondern ist ein Ergebnis der Steuerung.
(41)	8. Zusammenfassung	IP	150-151	DB Netz hat Entwicklungsplan „Umsetzung Technologiestrategie“ initiiert, der zügige Einführung neuer Produkte sicherstellen soll. EBA begrüßt Pilot-Projekt mit standardisierter Schnittstelle und moderner Kommunikationsarchitektur (IP-Protokoll).		

¹ IP = Informationspflicht ♦ Sb Qkz = Sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl ♦ W Qkz = Weitere Kennzahl (ohne Sanktion) ♦ BK = Beurteilungskennzahl ♦ Seitenzahlen beziehen sich auf das Druckexemplar (abweichende Seitenzahlen in der elektronischen Fassung durch Weglassung von Leerseiten)

Teil 1.3 Investitionsbericht DB Station&Service AG						
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV / Thema	Art ¹	IZB Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen / Forderung EBA
(42)	3.1 Einleitung	IP	159-160	Die Angaben zu der Ausstattung der 5371 Verkehrsstationen (Aufzüge, Fahrtreppen Rampen und Bahnsteige) stimmen nicht mit den Angaben in den Dateien überein.	Ursache: unterschiedliche Zählweisen FB/BAQ	Daten aus den Dateien verwenden
(43)	3.2 Investitionstätigkeit, finanziell	IP	161-164	Die nachweisfähigen Investitionen stiegen um 3%, der Beitrag des Bundes um 14%, der Eigenmittelbeitrag sank um 21%. Veränderungen gab es bei Bahnsteigen (+34%), Empfangsgebäuden (+9%), Planungskosten (+30%) und bis zu -42% bei anderen Anlagen.	In Abb. 6 werden ausge-laufene Rahmenvereinbarungen mit den Bundesländern aufgeführt.	Aktualisierung erforderlich
(44)	3.2.2 materielle Angaben		165-181	Um die Vergleichbarkeit zu verbessern, sollte die Reihenfolge der Bahnsteighöhen in allen Abbildungen gleich sein und die Berechnung der Veränderungen nachvollziehbar sein. Die Annahme, "der Anteil der Reisenden, die an den S-Bahn-Bahnsteigen ein- und aussteigen, bleibt relativ konstant" wird nicht begründet. Bei der Stufenfreiheit wurde falsches Delta von 2013 nach 2014 ermittelt (Abb. 15, 16). Bei den Personenunter-/überführungen sollte neben dem Raum/Fläche die Anzahl in Abb. 18 und 19 ergänzt werden. Die Angabe und Entwicklung des angemessenen Wetterschutzes bzw. des zu geringen Wetterschutzes sollte auf gleichem Maßstab (Anzahl) beruhen. Die Zusammenfassung von unterschiedlichen Anlagen (Aufzug, Rampe und Fahrtreppe) ist nicht zielführend bei der Beurteilung der Stufenfreiheit, da Fahrtreppen nicht der Stufenfreiheit dienen.	DB St&S hat ergänzende Erläuterungen geliefert.	EBA hat korrigierte Werte zur Stufenfreiheit erhalten, Anzahl bei PU/PÜ wird 2015 dargestellt. Zu- / Abgänge bei Aufzug, Rampe und Fahrtreppe sollten differenziert nach Typ werden, da die Summe nicht aussagekräftig ist.
(45)	3.2.3 Investschwerpunkte		181-186	Für die dezentrale Videoüberwachung sollten 2012 70 Stationen ausgestattet werden, 2014 sind es noch 29 (ohne Erklärung). Die Bezugsgrößen bei Wetterschutz und dynamischen Schriftanzeigern variieren und erschweren die Beurteilung der Ausstattung.	Videoanlagen werden installiert nur entsprechend Finanzierung durch Dritte	DB wird bei Änderung von Prämissen die Auswirkung auf die Investition nennen.
(46)	3.2.4 große Einzelmaßnahmen	IP	187-203	Maßnahmen an 8 Verkehrsstationen werden beschrieben und der Mitteleinsatz nach Herkunft dargestellt. Veränderungen des GWU, der Finanzierung im MiFri-Zeitraum und Gründe für die Veränderung fehlen (z. B. bei Berlin Ostbahnhof +20%).		EBA fordert bessere Erläuterung von Veränderung bei GWU und Finanzierung.
(47)	3.2.5 Bestandsportfolio		204/206	Das Bestandsportfolio wird innerhalb eines Jahres um 12 auf 563 Empfangsgebäude verringert. Auf S. 206 werden zwar die 3 Zugänge, aber nicht die 15 Abgänge benannt.		Änderungen im Portfolio vollständig darlegen
(48)	3.2.6 Anlagenoptimierung		204-206	Die Bahnsteigkantenlängen haben seit 2008 um 4% abgenommen, die Nettobahnsteiglängen um 8%. Die Herauslösung und Aufnahme von Empfangsgebäuden ins Bestandsportfolio wird neben strategischen und qualitativen Faktoren auch mit dem baulichen Zustand der Anlage und den daraus resultierenden Investitionen begründet.	Nettobahnsteiglänge als Bemessungsgröße für Wetterschutz festgelegt. Techn. Bedarf -9,2 Mio.€	DB will 2015 Analyse verbessern.
(49)	3.2.7 Wirtschaftliche Effekte		206-213	Veränderungen des Technischen Bedarfs werden dargestellt mit nicht erklärten Differenzen zum Vorjahr. Der Ursache-Wirkungs-Zusammenhang wird anhand von 28 Projekten zur Verbesserung der QKZ FB im Detail dargestellt. Die Angaben im Text korrespondieren nicht mit denen in der Tabelle. Aus den Angaben lässt sich ein Aufwand von 3,3 Mio. € für die Verbesserung der QKZ um einen Punkt errechnen.	Damit können die Investitionen in Einzelfällen der Verbesserung der QKZ gegenübergestellt werden	EBA-Hinweis wird von der DB zur Kenntnis genommen.

¹ IP = Informationspflicht ♦ Sb Qkz = Sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl ♦ W Qkz = Weitere Kennzahl (ohne Sanktion) ♦ BK = Beurteilungskennzahl ♦ Seitenzahlen beziehen sich auf das Druckexemplar (abweichende Seitenzahlen in der elektronischen Fassung durch Weglassung von Leerseiten)

Teil 1.3 Investitionsbericht DB Station&Service AG						
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV / Thema	Art ¹	IZB Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen / Forderung EBA
(50)	3.3 Grundzüge der mittelfristigen Investplanung	IP	214-220	Die Investitionen im MiFri -Zeitraum steigen um 4,6%, im Wesentlichen durch Steigerung der Drittmittel um 16%. Die Investitionen in LuFV-relevante Anlagen sinken geringfügig (-1%), der Eigenmitteleinsatz um 10%. Der Ausweis der Planungskosten in der Tabelle ist irreführend (bei Eigenmitteln größer als Sonstiges).	Plako auf die Gesamtsumme beziehen. Nachholbedarf verringert sich um 500 Mio. € bis 2019	jährliche Bedarfsentwicklung künftig erläutern
(51)	3.4 Qkz Funktionalität Bahnsteige	Sb Qkz	221-227	Die beschriebenen Maßnahmen zur Erhöhung der Datenqualität könnten auch in anderen Bereichen die Qualität verbessern. Die Angaben in den Abb. 68-70 sind nicht nachvollziehbar. Das Potenzial nahm von 2013 nach 2014 nicht um 312 sondern um 342 Punkte ab. Falsche Jahreszahl (2013 ... 23.840 Punkte) auf S. 224, unten.	Summe erreichter Qualität und Potenzial ergibt 98,7%; Differenz zu 100% wird nicht erläutert.	EBA fordert in der Darstellung mehr Transparenz und Qualität (mehrere Schreibfehler bei den Angaben).
(52)	3.5 Mittelfristige Ausrichtung / Ausblick	IP	228-237	Umfang und Laufzeit des Bahnsteighöhenkonzeptes (<38 cm Höhe unzulässig) sollten konkretisiert und dargestellt werden. Ausnahmen bedürfen gem. Ril der Zustimmung des Vorstandes. In Abb. 77 und 78 gleiche Farben für gleiche Höhen verwenden	In der Ril 813 werden auch 38 cm als Nennhöhe bezeichnet	DB nimmt EBA-Hinweis zur Kenntnis.

Instandhaltungsberichte						
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV / Thema	Art ¹	IZB Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen / Forderung EBA
(53)	1. Allgemeine Einführung	IP	245-247	Die einzelnen Instandhaltungstatbestände nach aktueller DIN 31051 sind unvollständig wiedergegeben (Sachverhalt „Verbesserung“ fehlt).		Sachverhalte gem. DIN komplett wiedergeben

Teil 1.4 Instandhaltungsbericht DB Netz						
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV / Thema	Art ¹	IZB Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen / Forderung EBA
(54)	1 Art und Umfang	IP	255	Die Aussage der DB: „Die Infrastrukturanlagen der DB Netz AG ... werden im IZB dargestellt“ ist nicht präzise; es handelt sich ausschließlich um Anlagen des ISK-Netzes.	DB nimmt EBA-Hinweis zur Kenntnis	Angabe ist künftig richtigzustellen.
(55)	2 Zustandsbewertung der Anlagen der Infrastruktur	IP	256-290	In Abb. 8 und 9 sollten die Mängel innerhalb und außerhalb des Jahresfahrplans. ergänzt werden. Die Reduzierung der signaltechnischen Mängel erfolgte fast ausschließlich durch Reduzierung von v_{sol} , bei den Brückenmängeln waren es 16 von 42 Mängeln. Der Anstieg der Mängel innerhalb des Jahresfahrplans bei den RegN im Oberbau (+13%) und im Untergrund (+25%) erfolgt ohne Angabe von Gründen. Durch Änderung der Fahrplangrundlage für die S-Bahn Berlin (VzG anstelle „Geschwindigkeitsheft“) erhöhte sich die Anzahl der Mängel; Änderung erfolgte auf Forderung des EBA, damit künftig die Qualität der Infrastruktur und nicht die Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge bewertet wird. Die Anzahl der ANO-La wurde nicht weiter verringert. Die Aussage „Die Anzahl der Störmeldungen mit betrieblicher Relevanz liegt damit -5,7%	DB hält eine Ergänzung für nicht übersichtlich. Abbau des ThFzv durch Geschwindigkeitsherabsetzung wird vom EBA bei der Zielerfüllung <u>nicht</u> berücksichtigt. Ursache für den Anstieg	DB erwägt die gesonderte Ausweisung von Störungen der Prioritäten 1 und 2 im IZB 2015; Analyse der Störungsschwerpunkte mit Maßnahmen ist zu verbessern.

¹ IP = Informationspflicht ♦ Sb Qkz = Sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl ♦ W Qkz = Weitere Kennzahl (ohne Sanktion) ♦ BK = Beurteilungskennzahl ♦
Seitenzahlen beziehen sich auf das Druckexemplar (abweichende Seitenzahlen in der elektronischen Fassung durch Weglassung von Leerseiten)

Teil 1.4 Instandhaltungsbericht DB Netz							
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV / Thema	Art ¹	IZB Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen / Forderung EBA	
				<i>unter dem Vorjahr</i> ist ein Widerspruch zu den Zahlen. Die Reduzierung der Störungen bei Weichen entspricht annähernd genau dem Rückgang der Anzahl von Weichen. Die Zustandsnote aller Tunnel erreicht mit 1,74 den besten Wert seit 2008. Gleichzeitig steigen bei den Tunneln die Störbestehenszeiten um über 20%. Ursache für die 55 nicht bewerteten Brücken 2014 sind fehlende Daten (Flächen, Aktivierung), bedingt durch nicht ausreichende Datenpflege.	von Störbestehenszeiten bei Tunneln sind Störungen der Tunnelbeleuchtung Daten aktuell pflegen		
(56)	3 Instandhaltungsstrategie	IP	291-298	DB: „Der Erfolg der Prävention zeigt sich in einem Rückgang der Fehler, einer Steigerung der Qualität und einer Erhöhung der Nutzungsdauer“. Dies scheint bei den RegN nicht zu funktionieren, weil Oberbau- und Untergrundmängel gegenüber 2013 angestiegen sind. Das Programm der Durcharbeitung von Gleisen und Weichen (DUA) wurde von einer zyklischen in eine zustandsabhängige Wiederherstellung der Gleislage umgesteuert. Die präventive Schienenbearbeitung führte bei Schienenfehlern (ausgenommen Head Check (HC)) zu einem Rückgang um 47%. HC-Fehler stiegen seit 2008 um 45%.	Zustandsabhängige Prävention wirkt im RegN nicht. DUA muss i.S. einer Prävention früher eingesetzt werden, um Gleislagefehler zu vermeiden. Ursache beim Anstieg HC nicht ermittelt	Bei Anlagen, die sich in sehr kurzer Zeit (2-6 Jahre) um 2 und mehr Zustandsnoten verschlechtern, müssen Details angegeben werden.	
(57)	4 Instandhaltungsaufwand im Berichtsjahr	IP	299-309	Der Instandhaltungsaufwand für RNI und KV-Anlagen steigt stärker (+18%) als der gesamte Instandhaltungsaufwand. Der Inspektions- und Wartungsaufwandes ist seit 2008 um 27% gestiegen; der Umfang der inspektions- und wartungsintensiven Anlagen hat im gleichen Zeitraum abgenommen: Weichen um 8%, Stellwerke um 18% und techn. gesicherte BÜ um 3%. Das „Präventionsprogramm zur nachhaltigen Beseitigung von Gleislagefehlern (SR _{im} -Programm)“ wäre als Prävention nur dann anzusehen, wenn die Fehler vermieden und nicht nur beseitigt worden wären. Der Anstieg der IH-Aufwendungen bei Schwerpunktobjektarten ist prozentual am größten bei Brücken (+26%), absolut beim Oberbau (+74,9 Mio. €) und LST (+15,7 Mio. €). Instandhaltungsmengen bei Großteilen sind auf den höchsten Wert seit 2008 gestiegen.	Anstieg bei RNI und KV-Anlagen wird von DB als "Wechselwirkung von Instandhaltung und Investition" gesehen. DB verfolgt die Entwicklung der örtlichen Gleislagefehler. Die Instandhaltung ist nach EBA-Auffassung dann präventiv, wenn SR _{im} -Gleislagefehlern vorgebeugt wird		
(58)	5 Instandhaltungsplanung im MiFri-Zeitraum	IP	310-312	Teilerneuerung als Prävention bei ESTW (Durchschnittsalter: <11 Jahre!) war zunächst nicht plausibel. Die „Reduzierung der täglichen Verspätungsminuten um 15%“ durch Optimierung im Bereich der Tk wirkt sich der Gesamtsicht kaum aus.	DB hat nachträglich die Grundzüge der Teilerneuerung bei ESTW plausibel erläutert.		

¹ IP = Informationspflicht ♦ Sb Qkz = Sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl ♦ W Qkz = Weitere Kennzahl (ohne Sanktion) ♦ BK = Beurteilungskennzahl ♦ Seitenzahlen beziehen sich auf das Druckexemplar (abweichende Seitenzahlen in der elektronischen Fassung durch Weglassung von Leerseiten)

Teil 1.5 Instandhaltungsbericht DB Station&Service AG						
Lfd. Nr.	Nr. lt. Anlage 14.1 LuFV / Thema	Art ¹	IZB Seite	Wesentliche Prüfungsfeststellungen des EBA	Bemerkungen	Maßnahmen / Forderung EBA
(59)	1 Einführung	IP	321	Die Aussagen von 2012 und 2013 werden wiederholt. DB verweist darauf, dass diese Ausführungen keinen kurzfristigen Änderungen unterliegen.		
(60)	2 Art und Umfang der instand zu haltenden Anlagen nach LuFV	IP	322-325	Die Mengenangaben der relevanten Anlagenklassen (Abb. 2) weichen teilweise stark von den Angaben im ISK ab (Bahnsteige, Personenaufzüge, Fahrtreppen, Tunnelbauwerke und Bahnsteighallen). Abweichungen zwischen instand zu haltenden Anlagen (SAP R/3 PM) und Art und Umfang der instand zu haltenden Anlagen (BAQ) müssen als Sondereffekte ausgewiesen werden.	Anzahl der Anlagen für Investition und Instandhaltung muss gleich sein (unterschiedliche Zählweisen FB/BAQ).	EBA fordert, dass die DB künftig Änderungen im Portfoliobestand und Datenkorrekturen ausweist.
(61)	3 Bewertung des Zustands	Sb Qkz	326-331	DB: „Im Berichtsjahr 2014 wurden im Zuge der Datenpflege (interne Qualitätssicherung) einige Bahnsteighallen, Bahnsteigüber-/unterführungen und Bahnsteigdächer erstmals erfasst und bewertet.“ Anlagen wurden auch schon im vergangenen Jahr „gefunden“. Die schlechtere Note bei Ingenieurbauwerken wird auf die qualifiziertere Bewertung durch Ingenieure zurückgeführt. Trotz der teilweisen Verschlechterung ist die gesamte Note besser als im Vorjahr.	Das EBA prüft die Note anhand einer kleinen Stichprobe, deren Ergebnis aus vertraglichen Gründen nicht hochgerechnet wird.	Sondereffekte („Papiereffekte“) getrennt ausweisen; Umfang der „Internen Qualitätssicherung“ ausweisen Schreibweise für Kennzahl ändern von „bewährt“ in „bewehrt“.
(62)	4 Instandhaltungsaufwand	IP	332-340	Der Aufwand für die Instandhaltung stieg um 10% für Projekte und den laufenden Betrieb. Bei den Empfangsgebäuden stiegen die Instandhaltungsaufwendungen mit 24% stärker als bei den Verkehrsstationen (6%). Beim Aufwand für Inspektion, Wartung und Entstörung (IWE) wurden im Textteil die Werte von 2013 betrachtet, nicht die des Berichtsjahres. Anders als im Text erläutert sind die Aufwendungen für die präventive Instandsetzung gesunken, der Gesamtaufwand aber gestiegen (+24,5%)	Text von 2013 wurde tlws. wieder verwendet	Übernommene Texte aus Vorjahr prüfen („Hochwasserschaden“)
(63)	5 IH_Planung für Mifri-zeitraum	IP	341	Bei der Entwicklung des Anlagenbestandes wird auf die Zunahme des Bestandes wegen Ablauf der Gewährleistungsfrist verwiesen. Dennoch wird der Aufwand für die präventive Instandhaltung reduziert.	Lt. DB sind dies keine Objekte mit präventiver Instandhaltung	DB will Beschreibung im IZB 2015 detaillierter vornehmen.
(64)	6 Strategisches IH-Konzept	IP	342-343	In ersten Regionalbereichen wird die Betreiberleistung durch eigene Mitarbeiter von St&S durchgeführt und nicht mehr bei DB Services beauftragt. Im IZB 2013 wurden für den IZB 2014 erste Erkenntnisse aus dem Projekt amp 2.0 (Anlagenmanagement) angekündigt. Dies ist nicht erfolgt. Nun soll amp 2.0 erst 2017 beginnen und im IZB 2015 soll über erste Erkenntnisse aus amp 1.1 berichtet werden.	Gründe der Verzögerungen bei den amp-Projekten werden nicht erläutert.	EBA-Prüfpunkt für IZB 2015

¹ IP = Informationspflicht ♦ Sb Qkz = Sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl ♦ W Qkz = Weitere Kennzahl (ohne Sanktion) ♦ BK = Beurteilungskennzahl ♦
Seitenzahlen beziehen sich auf das Druckexemplar (abweichende Seitenzahlen in der elektronischen Fassung durch Weglassung von Leerseiten)

Abkürzungsverzeichnis zum Bericht des EBA vom 18.05.2016 (einschl. Anlagen)

Abb.	Abbildung
Amp	Anlagenmanagement Personenbahnhöfe
Ano-La	angeordnete Langsamfahrstelle
Anz-I	Anzahl Infrastrukturmängel (Qualitätskennzahl)
B	Berlin
BAQ	Bewertung Anlagenqualität (Qualitätskennzahl)
BK	Beurteilungskennzahl
BÜ/BÜSA	Bahnübergang / Bahnübergangssicherungsanlage
DB AG	Deutsche Bahn AG
DB N	DB Netz AG
DB En	DB Energie GmbH
DB St&S	DB Station&Service AG
DIN	Deutsche Industrie Norm
DUA	Durcharbeitung (Gleise und Weichen)
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ETCS	European Train Control System
EÜ	Eisenbahnüberführung
FB	Funktionalität Bahnsteige (Qualitätskennzahl)
FuB	Fern- und Ballungsnetz
G/R 120	Streckenkatgorien der DB für <u>G</u> üter- bzw. <u>R</u> egionalverkehr (+ Geschwindigkeit)
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Rail(way)
GWU	Gesamtwertumfang
HC	Head Check
HH	Hamburg
IH	Instandhaltung
IP	Informationspflicht
ISK	Infrastrukturkataster
IWP	Infrastrukturwirtschaftsprüfer des Bundes gemäß § 11 LuFV
IWE	Inspektion, Wartung und Entstörung
IZB	Infrastrukturzustands- und –entwicklungsbericht
JAP	Jahresabschlussprüfer der EIU
KLV / KV	Kombinierter Ladungsverkehr / Kombiniertes Verkeh
km	Kilometer
KWT	Kaiser-Wilhelm-Tunnel
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
MiFri	Mittelfrist(-Zeitraum/-Planung)
OLBM	Oberleitungs-Beeinflussungsmesswert
Qkz	Qualitätskennzahl
Plako	Planungskosten
PU/PÜ	Personenunterführung/Personenüberführung
RegN	Regionalnetz
Ril	Richtlinie
RNI	DB RegioNetz Infrastruktur GmbH
SAP R/3 Netz	DV-Lösung für die Instandhaltung bei der DB Netz AG
SAP R/3 PM	Instandhaltungs- und Beauftragungssystem bei der DB Station&Service AG
Sb QKZ	sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl
SGV	Schienengüterverkehr
SML	Streckenmerkmalsliste
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SR _{im}	Beurteilungsmaßstab „ <u>St</u> örgröße/ <u>R</u> eaktion“, z. B. für Einzelfehler im Oberbau
Str	Strecke
St&S	DB Station&Service AG

ThFzv	Theoretischer Fahrzeitverlust (Qualitätskennzahl)
Tk	Telekommunikationsanlagen
ÜLS	überlasteter Schienenweg
VIB	Verkehrsinvestitionsbericht
VzG	Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten
W QKZ	weitere Qualitätskennzahl (ohne Sanktion)
ZBA	Zugbildungsanlage
ZBS	Zugbeeinflussungssystem S-Bahn Berlin
ZuB	Zustandskategorie voll- und teilerneuerte Brücken (Qualitätskennzahl der LuFV II)
ZÜLS	zukünftig überlasteter Schienenweg