



Das NEE zeigt sich skeptisch, ob der derzeitige Vorschlag für ein Anreizsystem geeignet und fair ist.

## Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE)

# Wohin führt das Anreizsystem?

Verspätungen führen zu höheren Kosten und zu Konflikten im Netz. Das Anreizsystem der DB soll nun mit Pönalezahlung zu mehr Pünktlichkeit beitragen. Doch wozu wird es führen? Wird es ein Hebel für mehr Pünktlichkeit, für nutzlose Bürokratie oder der Sargnagel für den Schienengüterverkehr werden?

Verspätungen gehören zu den größten Ärgernissen von Reisenden im Schienenverkehr. Selbst wenn eine Fahrt über mehrere Hundert Kilometer eine Viertelstunde länger dauert als im Fahrplan, bricht sich häufig Unmut Bahn. Dabei kann es um mehr (verpasster Termin oder Anschlusszug) oder weniger (ärgerliche Diskrepanz zwischen Plan und Ist) gravierende Folgen gehen. Im Güterverkehr sehen die Kunden es in der Regel etwas gelassener – 30 Minuten Abweichung gelten noch als „pünktlich“. Leider führen vor allem Baustellen und fehlende Flexibilität im Netz in sehr vielen Fällen zu deutlich höheren Verspätungen. Verärgerte Kunden springen ab, Kosten explodieren.

Pünktlichkeit hat aber auch betriebliche Komponenten, insbesondere die Wechselwirkungen mit anderen Zügen im durchgeplanten System. Die Bestrebungen, das vorhandene – teiltrückgebaute – Netz intensiver auszulasten, um die spezifischen Kosten zu senken oder weil schlicht die Mittel für die früher übliche Strategie des Zubaus bei Überlastung fehlen, führen potenziell zu mehr Konflikten in der Abwicklung des Verkehrsgeschehens. Mit dominoartigen Auswirkungen manchmal im ganzen Netz oder gar bis ins Ausland.

### Vereinbaren, nicht anordnen

Vor allem der Netzbetreiber, aber auch die Zugangsberechtigten sollten wegen

der zu hohen Anzahl von fahrplanrelevanten Störungen nach dem Willen des europäischen Gesetzgebers durch eine „leistungsabhängige“ Entgeltkomponente – anders ausgedrückt: ein Anreizsystem – zu mehr Qualität angereizt werden, um damit die Pünktlichkeit steigern zu helfen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) hatten als Adressaten vor allem den Infrastrukturbetreiber im Visier – die DB Netz AG dagegen sieht vor allem Verbesserungspotenziale bei den EVU, insbesondere im Schienengüterverkehr. Die Beteiligten sollen dem EU-Recht zufolge die Regelung „vereinbaren“, DB Netz kann also nicht einfach anordnen.

### Modellrechnung verfeinern

Ab Ende dieses Jahres soll es nun so weit sein. Die DB Netz AG hat eine „unterjährige Änderung“ der Schienennetzbenutzungsbedingungen bei der Bundesnetzagentur zur Genehmigung

vorgelegt, deren inhaltliche Komponenten erstmals anlässlich der Beratungen des Runden Tisches Baustellenmanagement von der Frankfurter Parabelbehörde entwickelt worden waren. Schon bei der ersten Vorstellung im September 2017 nahm der Vorschlag nicht nur die baubedingten Störungen ins Visier. Positiv hatte die Branche den Vorschlag von DB Netz aufgefasst, für baustellenbedingte Zusatzverspätungen eine Pönale von 5 Euro je Minute an die EVU zahlen zu wollen. Zugleich ist das Netzwerk skeptisch, ob der Vorschlag zum einen geeignet und zum anderen fair ist und hat deswegen auch eine verfeinerte Modellrechnung verlangt.

Die Neuerung hätte es in sich: Sie würde einen „Geldkreislauf“ im Umfang von rund 10 Millionen Euro pro Jahr etablieren. Jene Mittel, die für baustellenbedingte Verspätungen von DB Netz an die EVU ausgezahlt werden sollen (abzüglich eines rechnerischen „Überschusses“ von 1,3 Millionen Euro im Jahr, der sich für die Gesamtheit der SGV-EVU ergibt), würden zuvor durch Zahlungen der Zugangsberechtigten über das qualitätsbezogene Anreizsystem und damit vor allem Abfahrtsverspätungen erst erhoben. Das bedeutet, dass die DB Netz AG für die Pönalezahlung aus baustellenbedingten Störungen keine eigenen Mittel aufbringen müsste und durch eine deutliche Minderung dieser Störungen den Zahlungsfluss in ihre Richtung umleiten könnte. Erste Anzeichen, dass dies unter Umständen durch eine stärkere Berücksichtigung von Baustellen in den Netzfahrplänen geschehen und damit auch gleichzeitig die Fahrzeiten teilweise unnötig verlängern könnte, beunruhigen die EVU.

### Ziel: Pünktlichkeit beim Kunden

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen hat sowohl am Runden Tisch als auch in seiner Stellungnahme gegenüber DB Netz und der Bundesnetzagentur zugleich darauf hingewiesen, dass die Zeit noch nicht ganz reif für die Einführung eines solchen Systems ist, auch wenn das Ziel der Steigerung der

Pünktlichkeit von den Güterbahn-Unternehmen geteilt wird. Dabei sehen die Güterbahnen allerdings schon den Mechanismus falsch ausgerichtet: Statt der Abfahrts- und Unterwegspünktlichkeit sollte prioritär die Endpünktlichkeit beim Kunden über etwaige Zahlungen entscheiden.

### Beweispflicht verankern

So oder so lautet die Kernthese des Verbandes und vieler Mitglieder: Mindestens die IT des Netzbetreibers ist noch nicht in der Lage, die notwendige Qualität bei Fahrplänen und Zugsteuerung sowie für eine schlanke Abwicklung des Anreizsystems zu liefern. Auch fehle ein brauchbarer Vorschlag für den Umgang mit den Streitfällen, die angesichts der neuen finanziellen Dimensionen vermutlich stark zunehmen werden. In eine ähnliche Kategorie gehört die Befürchtung, dass die Verspätungen von den Fahrdienstleitern sachlich nicht korrekt erfasst werden – insbesondere würden heute zu viele Verspätungen, etwa die Hälfte, auf „Zugfolge“ kodiert und damit weder der Verspätungsgrund richtig erfasst noch wirksam für das Anreizsystem gemacht.

Daher müsse eine zeitgleiche Anpassung der einschlägigen DB-Richtlinie 420.9001 erfolgen und auch die Frage der Beweispflicht für richtige Kodierungen beim Infrastrukturbetreiber verankert werden.

Bemängelt wird auch, dass

- konkret festgelegte Pünktlichkeitsziele und eine transparente Dokumentation der Ausgangslage fehlen;
- das vorgeschlagene Anreizsystem Zahlungen der EVU vorsieht für Verzögerungen, die die EVU nicht verursacht haben und auch nicht beeinflussen können. Dazu gehören vor allem verspätete Abfahrten wegen Umlaufverspätungen oder verspäteter Bereitstellung des Ladegutes;
- die Bundesregierung sich nicht zur Erwartung geäußert hat, durch höhere Zuschüsse für aufwendigere (weil „kundschenonendere“) Verfahren bei der Bestandsnetzsanierung einen Teil der Verspätungen vermeiden zu helfen;



Peter Westenberger  
Geschäftsführer Netzwerk  
Europäischer Eisenbahnen (NEE)

- Vor-Plan-Fahrten, die heutzutage häufig mithelfen, einen aus dem Takt geratenen Fahrplan wieder zu stabilisieren, unterbunden werden sollen. Diese und andere Regelungen würden besonders den kurzfristigen Güterverkehr treffen.

### Bonus wäre besser

Daher sollte nach Ansicht des Netzwerks das Inkrafttreten eines modifizierten Anreizsystems davon abhängig gemacht werden, dass die Voraussetzungen für eine effiziente Administration existieren. Für den Fall, dass DB Netz dies nicht bis zum Fahrplanwechsel gewährleisten kann, fordert das Netzwerk mindestens die befristete Herausnahme des kurzfristigen Güterverkehrs aus den Pönalisierung des Anreizsystems, bis die Voraussetzungen für eine verbesserte Fahrplanbe- und -erstellung aus dem Projekt neXt der DB Netz AG für alle Unternehmen verlässlich verfügbar sind.

Tritt man allerdings einen Schritt von der zeitaufwendigen Debatte zurück, stellt sich schon zum jetzigen Zeitpunkt die Frage, warum die Eisenbahnbranche auf eine Herausforderung – die Incentivierung individueller Beiträge zur Pünktlichkeit – mit einem hochkomplexen Bestrafungssystem reagiert und nicht mit einer einfachen Bonus-Regelung, die der Infrastrukturbetreiber am Ende eines Jahres an seine Musterknaben ausschütten könnte.

Peter Westenberger