



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. | Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Herrn
Jan Kirchhartz
Referat 705 - "Entgelte für Schienenwege,
Serviceeinrichtungen und Dienstleistungen"
Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas,
Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
Tulpenfeld 4
53113 Bonn

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin
Tel +49 30 531491470
Fax +49 30 531491472
Mail office@netzwerk-bahnen.de
Web www.netzwerk-bahnen.de

2. Dezember 2016

Per Mail: BK-Eisenbahn@BNetzA.de

BK10-16-0008_E / Entgeltgenehmigung DB Netz / Stellungnahme DB Netz AG / Stellungnahme VDV

Sehr geehrter Herr Kirchhartz,
sehr geehrte Damen und Herren,

aufbauend auf den Erkenntnissen aus der mündlichen Verhandlung am 14. und 15. November 2016 im Beschlusskammerverfahren BK10-16-0008_E der Bundesnetzagentur zur Entgeltgenehmigung der DB Netz AG und in Kenntnis der am 24. November nachgereichten Unterlagen der DB Netz AG möchten wir wie unten stehend ergänzend Stellung nehmen. Für die Verlängerung der Stellungnahmefrist um einen Tag möchten wir uns bedanken. Gleichwohl möchten wir uns ergänzende Ausführungen zur Entgeltbildung, insbesondere zum Inhalt der uns erst seit dem heutigen Tag zugänglichen Anlage 6.1 und den per E-Mail am 29. November übersandten Unterlagen bis spätestens 6. Dezember vorbehalten.

Weiterhin möchten wir an dieser Stelle deutlich machen, dass die im Beschluss vom 30. November vorgenommene Verlängerung der Frist bis zum Eintritt der Genehmigungsfiktion gem. § 46 Abs. 5 ERegG bis zum 6. Februar 2017 in keinem Fall als materielle Vorwegnahme des Ergebnisses der vollständigen Prüfung fehlinterpretiert werden darf – insbesondere nicht durch die antragstellende DB Netz AG. Insoweit sollte der DB Netz AG der Weg nahegelegt werden, die Zugangsberechtigten auf die Antragsunterlagen hinzuweisen, die ggf. erneut auf die Homepage des Unternehmens zu laden sind und in erläuternden Hinweisen deutlich zu machen, welche Bestimmungen speziell im Rahmen des Verfahrens noch Gegenstand der Erwägung sind. Dies gilt insbesondere für jene Regelungen, die bei den vorzunehmenden Anmeldungen zum Jahresfahrplan hohe finanzielle Relevanz bei den Antragstellern haben werden.

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeling
Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Michail Stahlhut, Ralph Schmitz
Geschäftsführer: Peter Westenberger
Vereinsitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

1) Ziele der Regulierung

Zunächst möchten wir die in der mündlichen Verhandlung eingebrachten Hinweis an dieser Stelle wiederholen, dass die „Ziele der Regulierung“ aus § 3 des Eisenbahnregulierungsgesetzes der wesentliche Maßstab für die Beurteilung des vorliegenden Genehmigungsantrages sein müssen. Grundsätzlich sollte es nicht erforderlich sein, auf den Umstand hinzuweisen, dass drei (oder je nach Lesart sogar vier) der fünf Ziele in erster Linie durch eine höhere Verkehrsleistung auf dem Netz der DB AG und nicht durch die Anwendung des „Vollkostenprinzips“ (verstanden unter Einbeziehung eines hohen Gewinnanspruchs) erreicht werden können. Insoweit muss die Behörde alle Spielräume zur Wälzung unberechtigter Kosten auf die Nutzer des Schienennetzes wirksam begrenzen. Die u.a. für den Schienengüterverkehr von der DB Netz AG im Mittel berechnete Entgeltsteigerung von 2,4 Prozent liegt deutlich über der allgemeinen Kostensteigerungsrate und ist im Güterverkehrsmarkt grundsätzlich nicht an die verladende Wirtschaft wälzbar und muss daher durch eine steigende betriebliche Effizienz und bessere Produktgestaltung erwirtschaftet werden.

2) Effizienzsteigerung

Wie in der mündlichen Verhandlung angesprochen, sieht § 36 Abs. 1 Satz 2 ERegG vor, dass die Entgeltregelung dem erzielten Produktivitätszuwachs der Eisenbahnverkehrsunternehmen Rechnung tragen muss. In der mündlichen Verhandlung hat die DB Netz AG auf die Frage, wo sich diese antizipierte Effizienzsteigerung, die seit dem 2. September 2016 gesetzliche Vorgabe und damit erstmals für dieses – ebenfalls neue – Verfahren der Entgeltgenehmigung wirksam ist, abbildet, nicht geantwortet und auch die schriftlichen Antragsunterlagen geben keine Auskunft, ob und wie dieser Effekt ermittelt und dann in die Berechnung eingestellt wurde.

Dieser Frage muss seitens der Bundesnetzagentur aus zweierlei Gründen noch einmal entschieden nachgegangen werden. Zum einen hat die DB Netz AG mit dem Antrag die bereits in den vergangenen Jahren angekündigte „durchschnittliche Preissteigerungsrate“ für den SGV und den SPfV unverändert umgesetzt. Zum anderen sollte die Erhöhung der Regionalisierungsmittel durch den Bund in insgesamt drei Schritten schon mit Wirksamkeit ab 2016 zu einem zusätzlichen Bestell- oder zumindest Erlösvolumen führen, das umgekehrt eine verringerte Belastung der eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehre ermöglichen würde. Die erratischen Aussagen der DB Netz AG zu den Auswirkungen der Trassenpreisbremse auf die mittelfristige unternehmerische Erlösplanung in der mündlichen Verhandlung sollten ein zusätzlicher Anlass zur Überprüfung der Berechtigung der vorgesehenen durchschnittlichen Trassenpreissteigerung im Schienengüterverkehr sein.

3) Einschätzung von Markttragfähigkeiten/Segmentbildung

Die Einschätzung, dass eine durchschnittliche Entgeltsteigerung um 2,4 Prozent im Schienengüterverkehr markttragfähig in Summe oder in Teilen entspricht, wird explizit bezweifelt.

Grundsätzlich ist weiterhin davon auszugehen, dass angesichts des hohen inter- wie intramodalen Wettbewerbs das Konzept der Markttragfähigkeit bei den heutigen Produktionssystemen im Schienengüterverkehr kaum anwendbar in dem Sinne ist, dass es eine marktgerechte Bepreisung heterogen definierter Segmente bei gleichzeitiger Erzielung eines im Sinne des Infrastrukturbetreibers adäquaten durchschnittlichen Erlöses sicherstellt. Die starke Position der Verloader lässt Preissteigerungen im Markt weder in individuellen Verträgen noch auf Grund von marktweiten Kostenerhöhungen zu, da es immer die Alternative Lkw gibt. Die Steigerung der Trassenentgelte steht in deutlichem Widerspruch zur Entwicklung der erzielten Erlöse im Sektor.

Darüber hinaus möchten wir zu den folgenden Teilaspekten vertiefende Anmerkungen machen:

- a) Die in den Stellungnahmen umstrittene Identifikation des Gefahrgutganzzuges als Segment mit einer höheren Markttragfähigkeit wird auch seitens des Netzwerks in Frage gestellt. Hier besteht bei einer Umsetzung des Vorhabens der DB AG zuallererst das Risiko eines weiteren Ladungsverlusts an die Straße. Den Ausführungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen in seiner Stellungnahme vom 23. November 2016 schließt sich NEE daher an. Ergänzend möchten wir darauf hinweisen, dass weder in den schriftlichen Unterlagen (Anlage 6a) noch in der mündlichen Verhandlung schlüssig dargelegt wurde, warum sich die unterstellte höhere Zahlungsbereitschaft, die wohl auf der falschen Annahme gesetzlicher Vorgaben für Gefahrguttransporte beruht, nur für Ganzzüge mit Gefahrgut und nicht auch für gemischte Züge gelten sollte. Der Begriff der „Homogenität“ wird erstaunlicherweise hier auf die Zusammensetzung des Transportgutes eines Zuges und nicht mehr auf die Abgrenzung eines Marktes bezogen und damit sinnentstellend eingesetzt.
Schon der – nicht zuletzt wegen der hohen Verkehrssicherheit des Systems Schiene – große Gefahrgutan- teil an den im Schienenverkehr insgesamt transportierten Gütern spricht dagegen, hier ein eigenes Markt- segment zu definieren.
- b) Den Ausführungen des Vertreters des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zu den nicht nachvollziehbaren Beschränkungen (Länge, Gefahrgut) beim Segment Güternahverkehrszug möchten wir uns ausdrücklich anschließen. Eine Begründung für die enge Fassung der Bedingungen an dieses an sich hoch sinnvolle Segment hat die DB Netz AG auch in der mündlichen Verhandlung nicht geliefert.
- c) Die DB Netz AG hat im Übrigen in der mündlichen Verhandlung zur Frage, welche Markttragfähigkeit Bau- fahrzeuge auf dem Netz haben und warum diese der kostengünstigsten Segment der Lokfahrt zugeordnet werden, keine Antwort gegeben und sich auch in der schriftlichen Stellungnahme hierzu nicht geäußert. Würde der Maßstab der Markttragfähigkeit wirklich konsequent angelegt, dürften eine andere Zuordnung oder sogar ein eigenes Marktsegment sachgerecht sein.
- d) Die Einschätzung der DB Netz AG im Schreiben vom 23. November, dass Äußerungen von Verfahrensbe- teiligten zur Tragfähigkeit interessenbeeinflusst und damit generell nicht verwertbar seien, wird hier nicht geteilt, da die Einschätzungen eines künftigen Markterfolges durch die Anbieter von Verkehrsdienstlei- stungen sicherlich markt- und zeitnäher erfolgen kann als eine theoretische Ableitung durch Befragungen dies ermöglicht. Hinzu kommt, dass die Wirkung von Veränderungen aus dem Entgeltsystem nach Vorlage der vorgeschlagenen künftigen Entgelte viel konkreter abgeschätzt werden kann.

4) Kostengrundlage

Die Bundesnetzagentur wird detailliert prüfen müssen, ob die angegebene Kostengrundlage für das Gesamtniveau sachgerecht gebildet wurde. Insbesondere die Frage, ob die nicht aktivierten Baukostenzuschüsse des Bundes so- wie die zinslosen Darlehen des Bundes wie Fremdkapital bewertet werden, ist überprüfenswert.

Die in der mündlichen Verhandlung angesprochene Frage, ob die positiven wirtschaftlichen Ergebnisse von Tochter- bzw. Beteiligungsunternehmen der DB Netz AG kostenmindernd für den Pflichtleistungsbereich wirken müssten, wurde von der DB Netz AG nur bezogen auf die DB Fahrwegdienste, nicht jedoch bezogen auf die ebenfalls ange- sprochene DUSS GmbH beantwortet. Zugleich ist die Argumentation bezogen auf die DB FWD grundsätzlich zu hinterfragen, denn bei einem denkbaren Insourcing der entsprechenden Dienstleistungen würde kein positives Be- triebsergebnis der jeweiligen Unternehmen bei der Kostenberechnung der Grundlage für die Entgeltfestsetzung künstlich separiert werden.

Bezüglich der Kosten der Konzernumlage für die Nutzung der Markenrechte wurden die von der Bundesnetzagentur in ihrer e-mail vom 18. November aufgeworfenen Fragen nicht beantwortet. Diese Kosten sind u.E. – ebenso wie der Aufwand für den Personalservice des DB-Konzerns - nicht dem Pflichtleistungsbereich zuzuordnen bzw. auf die Zugangsberechtigten wälzbar. Ein wirtschaftlicher Nutzen der DB Netz AG aus dem Einsatz der Konzernmarke ist nicht ersichtlich, ein etwaiger Nutzen wäre dem Konzern alleine zuzuordnen. Der Konzernarbeitsmarkt spielt für die aktuellen Personalthemen der DB Netz AG keine Rolle.

5) 20-Stunden Regelung

In der Verhandlung wurde seitens der DB Netz AG unterstellt, dass ein großer Teil der Inanspruchnahmen von sog. 20-Stunden-Trassen missbräuchlich, weil Wochen und Monate später nach der bewilligten Trassenkapazität erfolge. Im Schienengüterverkehr ist tatsächlich eine erhebliche zeitliche Verschiebung von Transportaufträgen vor allem durch verladerseitig zu vertretende Ursachen faktische Praxis. Hierbei kommt es nicht auf die Frage an, ob die vom EVU hierfür vorgesehenen Fahrzeuge und/oder Personale in einem bestimmten zeitlichen Abstand nach der zugesagten Trasse auf der gleichen Verbindung eine Fahrt durchführen, sondern wann der Transportauftrag erfüllt wird. Hierfür ist wie gesagt die Verladung maßgeblich, im Einzelfall können auch störungsbedingte (EVU- wie EIU-seitig) Verzögerungen die Ursache sein.

Die 20-Stunden-Regelung hat daher nach wie vor eine hohe Relevanz und Berechtigung und ihrer faktisch ersatzlosen Abschaffung sollte wegen der damit einher gehenden nahezu doppelt so hohen Entgeltbelastung für diese Transporte auch mit Blick auf „die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes“ (§ 36 Abs. 1 Satz 1 ERegG) nicht zugestimmt werden. Allenfalls denkbar ist eine Änderung, die etwaige wirklichkeitsferne Verzögerungen (von Monaten) unterbindet und durch eine Begründungspflicht seitens des EVU sachgerechte Einzelfallentscheidungen absichert.

6) Lokfahrt

Die Ausführungen der DB Netz AG, denen zu Folge eine Beschränkung auf drei Lokomotiven im SGV-Marktsegment „Lokfahrt“ eine sachgerechte Regelung etablieren und die Vermeidung von kommerziellen (als missbräuchlich zu wertenden) Überführungsfahrten von Neufahrzeugen sicherstellen sollte, konnten nicht überzeugen. Die DB Netz AG würde durch diese Beschränkung ohne sachlichen Grund den Aufwand der EVU und ihre eigenen Erlöse erhöhen – und zugleich ebenso unnötig die Netzkapazitäten verringern, da es hinreichend gute betriebliche und kommerzielle Gründe für die EVU gibt, den Leerfahreneinsatz von Lokomotiven zu minimieren. Weder die Gesamtmenge von Überführungsfahrten neuer Güterzuglokomotiven noch die Bündelung von mehr als drei dieser Fahrzeuge sind alleine oder in Kombination ein signifikantes Phänomen, das einer Regelung bedarf. Auch diese Regelung würde daher gegen § 36 Abs. 1 Satz 1 ERegG verstoßen und sollte abgelehnt werden.

7) Leistungsabhängige Entgeltregelung

Wie bereits in der Verhandlung ausgeführt, gibt es derzeit keinen Anlass, durch eine Änderung der leistungsabhängigen Entgeltregelung durch die DB Netz AG den – vermutlich nichtförmlichen – Verhandlungsprozessen unter anderem mit der Bundesnetzagentur vorzugreifen. Dem hat auch die DB Netz AG nicht widersprochen, der Vertreter hat sogar auf Nachfrage zugestanden, dass eine Abschätzung der Wirksamkeit der vorgeschlagenen Änderungen nicht möglich ist und Erfahrungen gesammelt werden müssten. Auch die Tatsache, dass seitens der DB Netz

AG darauf hingewiesen wurde, dass man von sich aus den besonders betroffenen Gelegenheitsverkehr nicht einbezogen hätte und dies nur auf Grund der Interpretation von § 39 ERegG erfolgte, spricht für eine ausführlichere Vorberatung. Denn § 39 Abs. 3 ERegG sagt eben anders als von der DB Netz AG interpretiert gerade nicht, dass in das Anreizsystem (künftig) alle Züge einbezogen werden müssten, sondern das gesamte Netz. Die besagten Gespräche sind aus Sicht des Netzwerks sinnvoll, um eine Überregulierung und kurzfristige Folgeänderungen in diesem Bereich zu vermeiden. Da eine entsprechende Regelung für das Anreizsystem im Eisenbahnregulierungsgesetz bzw. der Anlage 7 Nr. 2 a als „Vereinbarung“ bezeichnet wird, kann angesichts der bisher nicht erfolgten Einbeziehung der Hauptbetroffenen, den Zugangsberechtigten, in diese Gespräche erst recht nicht von einer rechtskonformen Entwicklung eines neuen Systems ausgegangen werden. Eine Änderung ist abzulehnen, eine beabsichtigte Änderung kann dagegen in den SNB angekündigt werden.

8) Wegfall der Bedarfstrassen

Der vorgesehene vollständige Wegfall der Bedarfstrasse scheint weiterhin nicht sachgerecht und muss mit ggf. im Konflikt stehenden Zielen, etwa einer effektiven und frühzeitigen Vermarktung von nicht benötigten Kapazitäten abgewogen werden. Die Bundesnetzagentur sollte mit der DB Netz AG mindestens eine weitere Konsultation der Zugangsberechtigten zu einer ggf. modifizierten Form der Weiterführung und eine entsprechende Ankündigung in den SNB vereinbaren.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Westenberger
Geschäftsführer