

Netzwerk Privatbahnen Am Weidendamm 1a 10117 Berlin

Bundesnetzagentur
Horst-Peter Heinrichs
Aufbaustab Schienenregulierung
Tulpenfeld 4
53113 Bonn

Entgeltregulierung Kommentar zu Kap. 6 SNB 2008

13. Oktober 2006

Sehr geehrter Herr Heinrichs

wie bereits angekündigt erhalten Sie beigefügt unseren Kommentar zu den Entgeltgrundsätzen der DB Netz AG, die per Fahrplanwechsel 12/2007 zur Anwendung gelangen sollen.

Erlauben Sie uns ergänzend einige Bemerkungen:

Anreizsystem

Netzwerk Privatbahnen begrüßt jedes Preissystem, das Anreize zur Verbesserung der Qualität bietet. Sinnvoll ist ein Anreizsystem allerdings nur dann,

- wenn es praktikabel ist und
- wenn das angestrebte Ziel (flüssiger Verkehr, Steigerung der Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit, Erhöhung der Kapazität) erreicht wird.

Beide Voraussetzungen halten wir mit den vorgeschlagenen Regelungen für kaum erreichbar. Das feed back eines Mitgliedsunternehmens, das an den Testläufen in Norddeutschland teilgenommen hat, lautete grob verkürzt und möglicherweise überspitzt: *Verspätungen durch Baustellen, Langsamfahrstellen und durch Zugfolge bleiben ohne Folgen für den Betreiber der Infrastruktur, alle übrigen Verspätungen gehen zu Lasten der EVU.*

Wenn diese Tendenz auch nur annähernd zutrifft, so stehen die NE Bahnen ständig mit dem Rücken zur Wand und müssen die Abwehr von Ansprüchen in den Mittelpunkt ihrer Geschäftstätigkeit setzen. Im Gegensatz zu ihrem großen Wettbewerber sind sie auch praktisch konkursfähig, so dass sie eher zahlen werden, als der Frage nachzugehen, ob denn Verspätungen wirklich von ihnen verursacht wurden. Auf diese Weise würde der gute Ansatz verpuffen und die Wettbewerbsbahnen würden mit weiteren Erschwerungen und Kosten belastet.

Das angestrebte Ziel kann nur erreicht werden, wenn detailliert und periodisch Rechenschaft über Ergebnisse des Anreizsystems abgelegt wird, und zwar öffentlich. Erfolgreich kann ein Trassenpreissystem beispielsweise nur sein, wenn der Rückgang von Anzahl, Länge und Dauer von Langsamfahrstellen und Baustellen en detail erfasst und kontrolliert wird. Anschließend

muss untersucht werden, ob die Mittel (das Anreizsystem) den Zweck (Zielerreichung) rechtfertigen. Das erfordert ein hohes Maß an Transparenz seitens des EIU.

Im Hinblick auf die Verbesserung des Netzzustands halten wir es für systematisch falsch, dass durch Langsamfahrstellen und Baustellen verursachte Verspätungen folgenlos bleiben. Nach den vorliegenden Entgeltgrundsätzen bleiben sie folgenlos, weil der durch Baustellen und LaStellen verursachte Fahrzeitverlust in den Fahrplan oder gar in den Jahresfahrplan¹ eingebaut wird. Der Zug hat dann keine Verspätung mehr. Produktiv ist ein Anreizsystem nur, wenn Netzmängel so lange Sanktionen nach sich ziehen, wie sie nicht beseitigt werden. Hier muss konsequent mit fiktiven Verspätungsminuten gerechnet werden. Gleiches gilt für Baustellen, die länger bestehen und/oder stärkere Verkehrsbehinderungen verursachen, als objektiv erforderlich (Vollsperrung statt Teilspernung, Verlängerung durch Verzicht auf Nacht- und Wochenendarbeiten).

Anreizsystem/Gelegenheitsverkehr

Nach unseren Feststellungen ist der Gelegenheitsverkehr in den Entgeltgrundsätzen 12/07 dem Anreizsystem unterworfen, in den Entgeltgrundsätzen 12/08 jedoch nicht mehr. Der Gelegenheitsverkehr stellt für viele unserer Mitgliedsunternehmen den Mittelpunkt ihrer geschäftlichen Tätigkeit dar. Aus unserer Sicht macht es für beide Beteiligte wenig Sinn, den enormen Aufwand des geplanten Anreizsystems nur für ein Jahr zu tätigen, wissend, dass er im kommenden Jahr nicht mehr erforderlich ist. Wir regen an, die Anwendung des Anreizsystems auf den Gelegenheitsverkehr bereits zum Fahrplanwechsel 12/07 auszusetzen.

Kommunikation über Baustellen

Eine der Hauptursachen für Verspätungen sind überraschend eingerichtete bzw. nicht mit dem EVU abgestimmte Baustellen. Die privaten Bahnen konstatieren hier ein Kommunikationsproblem, dem wahrscheinlich oft ein Planungsproblem innerhalb des EIU zugrunde liegt. Aus unserer Erfahrung ist es so, dass von der DB Netz Baustellen eingerichtet werden und diese den EVU oft mit zu kurzer Vorlaufzeit allenfalls mitgeteilt werden mit dem Hinweis, ggf. Einspruch zu erheben. Bei der Jahresbaubetriebsplanung erhalten die EVU Hinweise auf Baustellen. Diese Hinweise sind jedoch nicht verwertbar, weil dort in aller Regel nur grobe Zeiträume angegeben und keine Konsequenzen für das jeweilige EVU vermerkt sind. Zu diesem Thema wird sich Netzwerk Privatbahnen noch separat zu Wort melden.

Anreizsystem/integrierter Konzern

Effektiv ist ein Anreizsystem nur, wenn die Sanktionen auch wirklich greifen. Ein integrierter Bahnkonzern ist stets dem Verdacht ausgesetzt, dass die Leistungsbeziehungen zwischen den Konzernsparten letztlich im Lichte der Konzernbilanz stehen und entsprechend korrigiert werden können. Mitgliedsunternehmen haben die Erfahrungen gemacht, dass zwischen den Sparten der DB AG lediglich mit Belastungsanzeigen und nicht mit Rechnungen gearbeitet wird. So lange der Bahnkonzern integriert ist bzw. solange nicht alle Trennungskriterien des AEG und der EU² umgesetzt sind, besteht der vorgenannte Verdacht fort. Sollte er sich bestätigen, stünden die Sanktionen aus dem Anreizsystem für die DB Spartenunternehmen im Ermessen des Bahnkonzerns während die privaten Bahnen dem Sanktionsmechanismus des Anreizsystems weiter ausgesetzt wären.

¹ In diesem Zusammenhang verweisen wir auf unsere veröffentlichten Studien zu den Langsamfahrstellen im La-Bereich Süd und Mitte.

² Vergleiche Anlage 5 zum Bericht der EU Kommission vom 3. Mai 2006 über die Durchführung des 1. Eisenbahnpakets

Fazit

Netzwerk lehnt das Anreizsystem in seiner jetzigen Fassung ab. Es ist nicht praktikabel und nicht zielführend. Die Entgeltgrundsätze weisen schwere Verstöße gegen geltendes Recht auf und zeichnen sich in entscheidenden Passagen durch die Wahl unklare Begriffe aus, die eine flexible Anwendung der SNB zu Gunsten des Ausstellers ermöglichen.

Für Rückfragen stehen wir zur Verfügung-

Mit freundlichen Grüßen

Kopie:

DB Netz AG, Frau Dagmar Haase

DB Netz (Stellungnahmen.zu.snb.2008@bahn.de)

Anlage:

Stellungnahme