



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

An die  
Bundesnetzagentur für  
Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

Beschlusskammer 10

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin  
Tel +49 30 531491470  
Fax +49 30 531491472  
Mail [office@netzwerk-bahnen.de](mailto:office@netzwerk-bahnen.de)  
Web [www.netzwerk-bahnen.de](http://www.netzwerk-bahnen.de)

Berlin, 3. Dezember 2019

- Per E-Mail: [bk-eisenbahn@bnetza.de](mailto:bk-eisenbahn@bnetza.de) -

## TPS 2021 – Verfahren BK 10-19-0178\_E

Sehr geehrte Damen und Herren,

namens des Verbandes und der hinzugezogenen Unternehmen Kombirail Europe B.V., Nordic Rail Service GmbH sowie CFL cargo Deutschland GmbH nehmen wir im Rahmen der eingeräumten Frist mit Bezug auf die öffentlich-mündliche Verhandlung vom 19. November 2019 und die in der Zwischenzeit vorliegende Korrespondenz Stellung zum vorgesehenen „Anreizsystem“ (im Folgenden ARS) im Schienengüterverkehr.

Die Einführung von „Bestandteilen (...) zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes“ in den Entgeltregelungen ist in § 39 (2) Satz 1 des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) gesetzlich vorgeschrieben und auch für die Wettbewerbsbahnen unstrittig sinnvoll.

Nicht nur für die hinzugezogenen Unternehmen, sondern die gesamte Branche kann weiterhin festgehalten werden, dass ein effektives ARS so früh wie möglich eingeführt werden sollte. Effektiv ist nach heutigen Maßstäben ein System, das mit minimalem administrativem Aufwand die gesetzlich intendierten „Anreize“ (§ 39 (2) Satz 1 ERegG) setzt. Hierbei steht sowohl als zeitkritischer als auch als wirtschaftlich relevanter Faktor die effiziente elektronische Abwicklung des Systembetriebs und des Datenverkehrs im Vordergrund. Die besondere wirtschaftliche Relevanz dieser Frage ergibt sich aus drei Effekten. Zum einen aus der Annahme, dass im künftigen Anreizsystem anders als bisher alle und nicht nur zehn Prozent der Zugfahrten betrachtet werden sollen. Weiterhin aus der bisherigen Annahme, dass deutlich höhere finanzielle Anreize gesetzt werden, so dass Umkodierung/Validierung/Streitbeilegung und ggf. auch rechtlichen Auseinandersetzungen erheblichen zusätzlichen personellen Aufwand nach sich ziehen könnten. Und schließlich, dass anders als im Schienenpersonenverkehr die Gleichförmigkeit des Betriebsprogramms deutlich geringer und damit die Zahl der zu bewertenden Einzelfälle deutlich höher wäre.

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

Der Antragsteller hat bereits im Mai 2019 das Inkrafttreten des von ihm nun für den Schienengüterverkehr beantragten Systems erst zum Fahrplanwechsel 2020/21 ausschließlich mit notwendigen vorbereitenden Programmierungsarbeiten an der Software für die im Frühjahr 2020 beginnende Trassenbestellung zum Jahresfahrplan begründet – wodurch erst die künftig vorgesehene Unterscheidung in „pünktlichkeitssensible“ und „pünktlichkeitsunkritische“ Züge bereits bei der Bestellung ermöglicht werde. Unter dieser, im Einzelnen nicht nachprüfbaren, technischen Maßgabe haben nahezu alle seinerzeit anwesenden Vertreter der Eisenbahnverkehrsunternehmen (im Folgenden EVU) einer Einführung – erst – ab Ende 2020 zugestimmt. Diese Zustimmung wurde ergänzt durch einen Katalog von Anforderungen, der dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (im Folgenden EIU) mit Schreiben vom 16. Mai vorgelegt wurde – und der bisher nicht schriftlich und in der öffentlich-mündlichen Verhandlung vom 29. November auf Nachfrage auch nur mit einem allgemeinen Hinweis auf eine „Prüfung der Möglichkeiten“ beantwortet wurde. Ungeachtet der Hinweise auf EVU-seitig möglicherweise einsetzbare Software zur Auswertung von Datensätzen, die vom EIU zur Verfügung gestellt werden, und der Einschätzung von EVU, dass auch das vom EIU eingesetzte Dispositionssystem LeiDis etwa für die Umkodierung von Zügen durch EVU geeignet sein könnte, ist zur Vermeidung eines hohen - und damit wirtschaftlich für die Güterverkehrsdienste im Sinne der Anlage 7 a Nr. 2 des ERegG die wirtschaftliche Tragfähigkeit gefährdenden - administrativen Aufwands die Ausgestaltung der Abwicklung vor einer Vereinbarung und Genehmigung klar zu beschreiben. Die Anforderungen der EVU werden daher an dieser Stelle noch einmal in unveränderter Form entsprechend des Schreibens vom 16. Mai 2019 nachrichtlich aufgeführt (**gelb hinterlegt** ist eine nachträglich ergänzte Präzisierung):

#### Anforderungen an ein IT Tool im Rahmen des Anreizsystem DB Netz

- Die EVU benötigen mittels einer Webplattform bzw. browserbasierter Anwendung die Möglichkeit, die Verspätungsdatensätze zu erhalten. Diese Datensätze müssen umgehend nach Kodierung durch die DB Netz AG in diesem System ersichtlich sein.
- Die EVU müssen in dem Tool die Möglichkeit haben, ihre Daten nach Höhe der Verspätungsminuten, nach VU, nach Kundennummer, nach Regionalbereichen, nach Zugnummern und nach Zeitfenstern filtern zu können. Auch muss die Möglichkeit bestehen, diese Daten in den entsprechenden Schüttungen nach Excel zu exportieren bzw. über eine normierte Schnittstelle in die Systeme des EVU zu importieren. Auch muss das System die EVU dahingehend unterstützen, dass sichtbar ist, welche Datensätze noch für welchen Zeitraum umkodiert (zwischen EVU und DB Netz) werden können.
- Im Tool muss das EVU die Möglichkeit haben, die entsprechenden Datensätze zu kennzeichnen. Dabei muss der ggf. unterschiedliche Status angezeigt werden. Die Datensätze können unbearbeitet oder bearbeitet sein oder sich im Status der Bearbeitung befinden.
- Bei der Bearbeitung der Datensätze muss die Möglichkeit bestehen, eine VU aus Sicht des EVU – und damit von der Erstzuordnung durch DB Netz abweichende - auszuwählen und diese mit einer entsprechenden Kommentierung über dieses Tool an die DB Netz zurück zu senden (elektronische Umkodierung ohne Verwendung des aktuell genutzten Antrages zur Umkodierung).
- Im System muss über eine Historie für die Datensätze nachvollziehbar abgebildet werden, welche Datensätze wann durch welche Verantwortlichkeit (DB Netz oder EVU) auf eine andere VU kodiert wurden.
- In einer Ansicht bzw. durch einen Filter muss erkennbar sein, welche Umkodierungswünsche des EVU durch DB Netz akzeptiert wurden und welche aus Sicht der DB Netz nicht umkodiert werden **und aus welchen Gründen dem Umkodierungsantrag nicht stattgegeben wird.**
- Der Export der nicht einvernehmlich geklärten Fälle in ein noch zu bestimmendes Format für die Streitbeilegungsstelle und die EVU muss ermöglicht werden.

- Die Mitarbeiter der EVU müssen im Rahmen einer Userverwaltung entweder durch das EVU oder durch die DB Netz für das System freigeschalten werden können.

Höchste Priorität hat also, ein jegliches System für die Nutzung seitens der EVU technisch so einfach wie möglich zu gestalten und im Zweifelsfall das EIU zu Übergangslösungen anzuhalten, die im Vorwege einer möglicherweise aufwändigeren technischen Installation kurzfristig die seit langem fehlende Anreizwirkungen zur Minimierung baubedingter Beeinträchtigungen schafft. In diesem Zusammenhang wird auch auf die weiter unten aufgeführten Überlegungen für eine „Bonuslösung“ verwiesen.

Weiterhin wird an dieser Stelle darauf verwiesen, dass eine schrittweise Einführung jeglichen Systems oder eine Differenzierung zwischen verschiedenen Verkehrsdiensten auch durch die bereits mehrfach diskutierte Unterscheidung zwischen Zugfahrten in und außerhalb des Netzfahrplans der besonderen Situation im kurzfristigen Schienengüterverkehr gerecht werden könnte. Dass dies auch für den Gesetzgeber denkbar war oder gar nahelag, ergibt sich aus Anlage 7 (2) b ERegG, wo ausdrücklich ausschließlich die Verkehre des Netzfahrplans für die Berechnung von Verspätungen und daraus folgender Einbeziehung in die „leistungsabhängigen Entgeltregelungen“ gemäß Anlage 7 2 ERegG aufgeführt werden.

Ungeachtet der vorigen Ausführungen muss der Vorschlag des ARS den gesetzlichen Bestimmungen des § 39 und der Anlage 7 (2) des ERegG genügen. Der Gesetzgeber hat für die Ausgestaltung des ARS keine umfassenden und abschließenden Vorschriften erlassen, sondern den Beteiligten aufgegeben, unter bestimmten, in Anlage 7 des ERegG – ebenfalls nicht abschließend - fixierten Rahmenbedingungen ein System zu „vereinbaren“. Das vereinbarte System muss die gesetzlichen Ziele erfüllen, es darf Verkehrsdienste nicht in ihrer Existenz gefährden und es gelten einige zusätzliche Bestimmungen.

Mehrjährige konzeptionelle Diskussionen unter der Leitung der Bundesnetzagentur haben bisher nicht zu einer allgemein akzeptierten Lösung geführt. Einer der wesentlichen strittigen Aspekte war die Einbeziehung des „kurzfristigen Güterverkehrs“, der nach Einschätzung der EVU in den bis dato diskutierten Ansätzen konzeptionell besonders negativ und relevant im Sinne der Gewährleistung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit einzelner Verkehrsdienste (Anlage 7 (2) a EReg) betroffen wäre. Die hierfür angeführten Gründe, die deutlich schlechtere Fahrplanqualität (insb. durch längere Transportzeiten und unvollständige Teillieferung von Fahrplanunterlagen bei überregional verkehrenden Zügen sowie die weiterhin verwehrt als-ob-Trassenbepreisung für die im kurzfristigen SGV besonders häufig erforderlichen weiträumigen Umleitungen vor allem infolge von Baustellen - zuzüglich höherer Betriebskosten) gelten weiterhin.

Die Diskussion wurde dann im Rahmen des „Runden Tisches Baustellenmanagement“ weitergeführt, der Ende 2016 eingerichtet wurde. Seit September 2017 bestand ausweislich der Abschlusserklärung bereits grundsätzliche Einigkeit darüber, dass der Infrastrukturbetreiber DB Netz AG (im Folgenden EIU) bereit ist, für baustellenbedingten Zusatzverspätungsminuten eine Pönale in Höhe von 5,00 Euro cVmin zu zahlen. Obwohl dies nicht eigentlicher Gegenstand des Runden Tisches war, wurde auf Grundlage eines Vorschlages der DB Netz AG in diesem Zusammenhang auch eine Verdoppelung der bisherigen Pönale für „non-Bau-Verspätungen“ auf 0,20 Euro cVmin einvernehmlich festgehalten. Beide Werte waren seinerzeit gegriffen und ihre Höhe folgte nach unserer Einschätzung sehr stark dem Wunsch, die gegenseitigen Zahlungen weitgehend neutral bzw. mit einem leichten Übergewicht zu Gunsten der EVU auszugestalten. Darauf deuten auch die anhand von Ist-Zahlen aus dem Jahr 2016 vorgenommenen Modellrechnungen hin.

Gegen das anschließend vom EIU beantragte ARS in Gänze hat es jedoch zahlreiche Einwände gegeben, die zu einer Versagung der Genehmigung durch die Bundesnetzagentur (im Folgenden BNetzA) im Herbst 2018 führten.

Im November 2018 wurde im Rahmen einer branchenweiten Diskussionsveranstaltung einvernehmlich festgehalten, dass im Bereich des Schienenpersonenverkehrs eine Einigung offensichtlich leichter und ohne präjudizierende Wirkung für den Güterverkehr erreichbar ist, so dass zwei Stränge etabliert wurden. Nachdem im Schienenpersonenverkehr bald eine Vereinbarung erzielt werden konnte und ein entsprechendes ARS unterjährig zur Änderung der SNB beantragt wurde, konnte dieser Teil zum 1. Juni 2019 in Kraft treten.

In fünf aufeinander folgenden Workshops zwischen EIU und Güter-EVU zwischen Februar und Mai 2019 konnten im Güterverkehr zwar zwei Veränderungen gegenüber dem Entwurf des EIU aus dem Jahr 2018 gemeinsam identifiziert und verabredet werden (s.u.), eine Vereinbarung konnte dessen ungeachtet wegen zahlreicher fortbestehender Differenzen nicht erzielt werden. Im Zuge der erneuten Diskussionen um eine Vereinbarung im Herbst 2019 wurde seitens des EIU die Rücknahme der Differenzierungsmöglichkeit als wünschenswert bezeichnet.

Neben der fehlenden Vereinbarung sind die folgenden weiteren gesetzlichen Grundvoraussetzungen für eine Genehmigung des vom EIU beantragten ARS nicht gegeben:

- **Fehlende Alternativenprüfung**

Das vom EIU beantragte ARS sieht Vertragsstrafen (Pönalen) für Störungen des Netzbetriebs vor, die wiederum an festgestellten „Zusatzverspätungsminuten“ bemessen werden sollen, wobei die Zahlungspflichten addiert bzw. auch gegeneinander aufgerechnet werden sollen, wenn mehrere unterschiedliche Verspätungsursachen im Verlauf der Zugfahrt auftreten. Sowohl am „Runden Tisch Baustellenmanagement“ als auch in den genannten Workshops hat das EIU allerdings keine Prüfung der beiden anderen genannten Alternativen („Entschädigung für von Störungen betroffene Unternehmen“ oder eine „Bonusregelung für Leistungen, die das geplante Leistungsniveau übersteigen“) vorgenommen und auch im Antrag sowie auf Nachfrage in der öffentlich-mündlichen Verhandlung keine Gründe hierfür angegeben. Hierbei ist festzuhalten, dass seitens des Verbandes insbesondere zum Ansatz, EVU mit einer geringen Zahl bzw. geringen Auswirkungen von Störungen, mehrfach vorgetragen wurde, dass beispielsweise in der Schweiz den EVU seitens des Infrastrukturbetreibers die jeweiligen Zahlen einschließlich eines Vergleichs mit anderen (anonymisierten) Unternehmen und dem Durchschnitt aller EVU zur Verfügung gestellt werden und die Einführung eines Bonussystems schnell möglich wäre und vor allem im Betrieb einen deutlich geringeren Aufwand sowohl beim EIU als auch bei den EVU verursachen und schließlich die Eigenverantwortung der EVU möglicherweise deutlich stärker anreizen würde als ein komplexes Pönalesystem. Das EIU hat hierzu keine inhaltliche Stellung genommen. Die ernsthafte Prüfung der gesetzlich genannten Alternativen ist eine Mindestaufgabe für das EIU, um eine Vereinbarung auf Augenhöhe zwischen EIU und EVU zu gewährleisten.

Darüber hinaus haben mehrere EVU im zweiten Workshop den Vorschlag eines „leistungsversprechenbasierten Anreizsystems“ als alternativen Ansatz in die Diskussion eingebracht und zunächst für die Züge des Netzfahrplans als sinnvolle Alternative zum Ansatz des EIU bezeichnet. In der weiteren Diskussion wurde sodann EVU-seitig festgestellt, dass auch die in der Regel mit höheren planerischen Fahrzeiten für den kurzfristigen Güter- oder Gelegenheitsverkehr ausgegebenen Fahrpläne zumindest in der Logik des EIU auf eingeschränkte

Leistungsfähigkeit der Infrastruktur verweist. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass in der Praxis sehr häufig deutlich niedrigere Fahrzeiten erzielt werden, würde ein leistungsversprechenbasiertes ARS mit üblichen durchschnittlichen Fahrzeiten auch für den kurzfristigen Güterverkehr eine sinnvolle Alternative sein. An dieser Stelle soll noch einmal klargestellt werden, dass der Vorschlag – anders als vom EIU behauptet – keine höheren, sondern die vergleichsweise stabilen aktuellen durchschnittlichen Fahrtzeiten zugrunde legte. Auch das EIU arbeitet mit diesen standardtrassen-artigen Konstruktionen in Diskussionen zur Kapazität des Schienennetzes, aktuell zum Beispiel wenn es um den Deutschlandtakt geht oder hinsichtlich der besseren Auslastung des Rhine-Alpine-Korridors nach der Eröffnung des Ceneri-Tunnels.

Das EIU hat jedoch den Ansatz schließlich im vierten Workshop grundsätzlich abgelehnt, ohne dass hierfür Gründe im Einzelnen angegeben wurden. Nachdem sich in der Zwischenzeit weitere EVU und Verbände hinter den Ansatz gestellt hatten, war dem EIU seitens der EVU zuvor der Vorschlag unterbreitet worden, die ohne Zweifel anspruchsvolle konkrete Ausarbeitung eines entsprechenden Systems zu beginnen und in einer – allerdings von Beginn an verbindlich limitierten – zweijährigen Phase das vom EIU vorgestellte ARS ab Ende 2019 zu akzeptieren. Auch diesen Kompromissvorschlag lehnte das EIU ab und regte an, am geplanten „Runden Tisch Kapazität“ über die Idee unverbindlich zu diskutieren.

Der Kern eines „leistungsversprechenbasierten“ ARS besteht in der Messung der Abweichung im Betrieb von der zuvor seitens des EIU zugesicherten üblichen Fahrzeit in relevanten Streckenabschnitten. Ein entsprechendes System würde im Zweifelsfall zunächst auf den besonders störungsrelevanten Teilen des Netzes etablierbar sein. Die üblicherweise vom EIU in den ausgegebenen Fahrplänen regelmäßig realisierte Fahrzeit im ungestörten Betrieb wäre demnach die Grundlage, gegen die in der Praxis Abweichungen durch Störungen oder Kapazitätseinschränkungen gemessen und pönalisiert würden.

#### - **Fehlendes Leistungsniveau**

Gemäß Anlage 7 Nr. 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes ist für die „leistungsabhängige Entgeltregelung nach § 39“ ein „vereinbartes Leistungsniveau“ erforderlich. In Anlage 7 (2) h) findet sich ein weiterer Hinweis, wonach das EIU „auf der Grundlage der „auf der Grundlage der in der leistungsabhängigen Entgeltregelung vereinbarten Eckwerte einmal jährlich das von den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahresdurchschnitt erzielte Leistungsniveau“ veröffentlichen soll. Es wurde aber kein „Leistungsniveau“ vereinbart; was auch nicht möglich war, weil das EIU überhaupt keinen entsprechenden Vorschlag vorgelegt und im Verfahren auch mit Ausnahme von kodierten Zusatzverspätungsminuten keine Daten zu dem von ihm vorgeschlagenen Indikator „Pünktlichkeit“ vorgelegt hat. Der Fahrplan eines einzelnen Zuges reicht anders als vom EIU angeführt hier schon deswegen nicht aus, weil in Anlage 7 Nr. 2 a) nicht nur auf „Einzelfahrten“ Bezug genommen wird, sondern „(als) auch sämtliche Zugbewegungen, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen in einer bestimmten Zeit durchführt.“

#### - **Keine Erfüllung des Auftrages, Anreize zur Steigerung der Leistungsfähigkeit zu geben**

Die Eingrenzung des Mess- und Pönalemechanismus des vorgeschlagenen ARS auf die Abweichung einer einzelnen Zugfahrt von dem vom EIU ausgegebenen Fahrplan bewirkt auch, dass der (zweite) gesetzliche Auftrag an ein ARS, zur „Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes“ beizutragen, nicht erfüllt wird. Im Rahmen der Workshopreihe wurde seitens des EIU dezidiert bestritten, dass das ARS prinzipiell eine kapazitätssteigernde oder zumindest -schonende Anreizwirkung entfalten muss. Dabei wurde darauf verwiesen,

dass am Runden Tisch Baustellenmanagement Einigkeit darüber geherrscht habe, dass die Schaffung zusätzlicher Kapazität bzw. die Vermeidung von Kapazitätseinschränkungen eine Aufgabe des Bundes und nicht des EIU sei. Auch wenn richtigerweise mit der Finanzierung von „kundenschonenden Bauverfahren“ durch zusätzliche Bundeszuschüsse im Rahmen der Finanzierung von Ersatzinvestitionen des Bestandsnetzes (LuFV III) die Beeinträchtigungen der bestimmungsgemäßen Nutzbarkeit des Schienennetzes gemindert werden können, kann dies nicht als umfassendes Argument dienen, den gesetzlichen Auftrag an das ARS zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des (gesamten) Schienennetzes zu verneinen. Dies vor allem, weil sich die Finanzierung kundenschonender Bauverfahren eben nur durch geringere Verspätungen aus der Einrichtung einzelner Baustellen bemerkbar machen würde und nicht auf alle anderen leistungsbeeinträchtigenden Faktoren (z.B. Betriebsbeschränkungen infolge mangelnder Betriebsqualität oder Instandhaltung von Infrastruktur oder Fahrzeugen, betriebsbeschränkende Vorschriften wie das erwogene Verbot des Vor-Plan-Fahrens, Einrichtung zeitgleicher Baustellen auf Umleitungsstrecken, etc.) auswirkt.

**Im Dialog zwischen dem EIU und den EVU des Schienengüterverkehrs konnte bezüglich weiterer, essenzieller Auffassungsunterschiede zwischen den Beteiligten noch keine einvernehmliche Sichtweise erzielt werden:**

### **1) Notwendige Anpassungen der Kodierrichtlinie**

Die geltende Kodierrichtlinie Ril. 420.9001 erfasst einige Sachverhalte unvollständig bzw. in einer Weise, die die EVU unangemessen benachteiligt. Die folgenden Änderungen/Klarstellungen/Ergänzungen müssen daher aus unserer Sicht vorgenommen werden, die sämtlich durch das EIU abgelehnt wurden, was wiederum zum Fehlen einer Vereinbarung beigetragen hat:

#### **2 a) Vorheriger Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmer (EIU) – Code 41**

Die Codierung gilt auch für Eisenbahn-Infrastrukturen Dritter, deren Betriebsführung bei DB Netz liegt (hier ist insbesondere HPA und bremenports gemeint). Weiterhin wird die Codierung auch verwendet, wenn der Übergang Vorheriges EIU > DB Netz als Rangierfahrt erfolgt.

#### **2 b) Wende – Code 93**

Auf 93 können Zugabfahrtsverspätungen kodiert werden, wenn aufgrund einer verspäteten Ankunft einer anderen Trasse, Fahrzeugübergänge nicht sichergestellt waren oder sich die Be-/Entladung hierdurch verschiebt. Weiterhin können die zugehörigen Lokleerfahrten auf 93 codiert werden. Die Kodierung 93 darf nur bis zur Höhe der Ankunftsverspätung verwendet werden und die Zugnummer des übergebenden Zuges ist anzugeben. Eine Ankunftsverspätung kann sich auf mehrere Züge und mehrere Lz auswirken. Um die Abhängigkeit von Zügen/Lz voneinander allen Beteiligten kenntlich zu machen, müssen im Trassenportal entsprechende Felder ergänzt/angepasst werden.

#### **2 c) Außerplanmäßiger Lokführererholungshalt – Code 97**

Diese Codierung sollte neu eingeführt werden und ist in folgenden Fällen einzugeben:

- a) Wenn der Triebfahrzeugführer durch unplanmäßige Vorfälle (Umleiter, Störungen, Verzögerungen im Betriebsablauf) gemäß Arbeitszeitgesetz seine Arbeitsschutzpause durchführen muss

- b) Wenn in der Betriebsstelle, für die ein Lokführererholungshalt bestellt war, keine freien Gleiskapazitäten vorhanden sind und auf eine andere Betriebsstelle ausgewichen werden muss

## 2 d) 4-Stunden-Regel

Darüber hinaus erwarten wir eine Anpassung der "4-Stunden-Regel" nach Beendigung außergewöhnlicher Ereignisse. Andernfalls würden die EVU beispielsweise in Folge eines großflächigen Stellwerksausfalls oder vor allem bei außergewöhnlichen Witterungslagen zahlungspflichtig. Die Ausführungen des EIU, dass sich die EVU eine Vorsorge für solche Situation ohne Pönalisierung ersparen würden, erscheinen völlig weltfremd, denn abgesehen von den begrenzten Möglichkeiten, sich auf diese nicht alltäglichen Ereignisse vorzubereiten, haben die EVU natürlich das mit Abstand größte Interesse, den Betrieb nicht anhalten zu müssen bzw. schnellstmöglich wieder aufnehmen zu können.

## 2) Pönale-Höhen

Der Infrastrukturbetreiber hat vier verschiedene Pönalehöhen für Zusatzverspätungsminuten vorgeschlagen, die von den Verabredungen am Runden Tisch Baustellenmanagement in drei von vier Fällen abweichen und unter anderem mit der neu vorgesehenen Differenzierungsmöglichkeit der EVU für die bestellten Zugtrassen für „pünktlichkeitssensible“ und „pünktlichkeitsunkritische“ Züge begründet werden. Während der Pönalesatz für baustellenbedingt verspätete Züge entsprechend der Verabredung am Runden Tisch Baustellenmanagement bei „pünktlichkeitssensiblen“ Zügen mit 5,00 Euro/cVmin vorgesehen ist, läge der künftige Pönalesatz für non-Bau-Verspätungen bei 0,5 Euro cVmin, mithin um das 2,5-Fache höher als am Runden Tisch Baustellenmanagement vereinbart (und fünfmal so hoch wie bisher). In der Logik des EIU, wonach für „pünktlichkeitsunkritische“ Züge die Differenzierung auch auf der Ebene der Pönalehöhen (und der Schwellenwerte, s.u.) nachzuvollziehen wäre, werden für diese Züge 1,00 Euro bei baustellenbedingten Verspätungen und – entsprechend der bisherigen Regelung – 0,1 Euro cVmin bei non-Bau-Verspätungen vorgeschlagen.

Die Abweichung von den am Runden Tisch Baustellenmanagement verabredeten Pönalehöhen ist aus unserer Sicht nicht nötig und auch nicht nachvollziehbar begründet. Im Workshop am 13. Mai 2019 wurde (auf Chart 5) seitens des EIU der Versuch einer Herleitung unternommen, der jedoch lediglich Unterschiede zwischen den drei Verkehrsarten hinsichtlich der kodierten Verspätungsminuten dokumentierte, was für die Frage der Differenzierung bei der Pönalehöhe innerhalb des SGV irrelevant ist. Weitergehende Begründungen wurden weder in den Workshops noch im Schriftverkehr noch in der öffentlich-mündlichen Verhandlung gegeben. Dem Infrastrukturbetreiber wurde daher vorgeschlagen, unabhängig von der Differenzierungsmöglichkeit bei der Pünktlichkeitssensibilität die Pönalehöhe einheitlich für alle Züge bei baustellenbedingten Verspätungen bei 5,00 Euro/cVmin vorzusehen und bei 0,20 Euro/cVmin bei non-Bau-Verspätungen. Insbesondere die einseitig durch den Antragsteller vorgenommene „Absenkung“ der baubedingten Pönale für „nicht pünktlichkeitssensible“ Züge um 80 Prozent gegenüber den branchenübergreifenden Verabredungen am Runden Tisch Baustellenmanagement wäre ein einseitig ins Werk gesetztes deutliches Zurückfallen hinter die Ausgangssituation. Darauf deutet auch hin, dass das EIU in einer Stellungnahme an die Bundesnetzagentur vom 7. November auf Seite 9 selbst davon ausgeht, dass „die höheren Anzeigentgelte für baubedingte Verspätungen im SGV eine (Teil-)Kompensation der baubedingten Mehrkilometer stattfindet“, also nicht nur der reine Anreizcharakter bei der Festlegung dieses Pönalesatzes eine Rolle gespielt hat.

Die nun vorgesehene Differenzierungsmöglichkeit ist als Vorschlag aus dem Kreis der SGV-EVU als eine Möglichkeit zur seit langem gewünschten und schließlich auch vom EIU akzeptierten Orientierung an den Kundenbedürfnissen im Schienengüterverkehr entwickelt worden. Während die Transportdauer in einigen Segmenten durchaus eine Rolle spielt und der Transportpreis das meist verkehrsmittelwahlentscheidende Kriterium ist, spielt für sehr viele Verloader auch die Verlässlichkeit im Sinne der Ankunftszeit eine große Rolle. Dies gilt insbesondere für hoch ausgelastete Verladeanlagen und wird nach Einschätzung der EVU in Zukunft noch an Bedeutung gewinnen. In den meisten Fällen manifestieren sich die Erwartungen der Kunden nicht in minutenscharfer Pünktlichkeit, sondern in gewissen Höchstdauern, die im Sektor meist mit Werten von 30, 60 und 120 Minuten Maximalverspätung gegenüber der angekündigten/üblichen Ankunftszeit angegeben werden. Auch die Planung und Disposition der EVU wird im Übrigen bei höheren Verspätungswerten relevant beeinträchtigt. Ausgehend von diesem Befund wurde die Differenzierungsoption ausschließlich anhand der diskutierten und schließlich einvernehmlich festgelegten Endkundenpünktlichkeiten von 30 bzw. 120 Minuten festgelegt, oberhalb derer überhaupt erst eine Pönalezahlung entsprechend der im Fahrtverlauf eingetretenen und saldiert berechneten Zusatzverspätungsminuten (oberhalb der Schwellenwerte) erfolgen soll. Damit soll dem unterschiedlichen Charakter von Zugfahrten aus der Sicht des Endkunden Rechnung getragen werden, wobei die Einschätzung dieser Erwartung durch das EVU bei der Trassenanmeldung vorgenommen wird. Kein Kriterium bei dieser Wahl sind dagegen die Pönalehöhen (und die Schwellenwerte für die Erfassung der Unterwegspünktlichkeit), weil diese aus der Sicht des Kunden kein relevantes Kriterium darstellen.

Die Argumentation des EIU, dass eine Differenzierungsmöglichkeit bei der Endkundenpünktlichkeit im ARS auch zwingend eine Differenzierung der Pönalehöhe (und der Schwellenwerte, siehe unten) nach sich ziehen müsste, geht daher fehl.

### **3) Schwellenwerte**

Ähnlich wie im Schienenpersonenverkehr sind – abgesehen von technischen Argumenten und der These, dass geringe Abweichungen auch keine Störung der gesamten betrieblichen Abwicklung darstellen – geringe Schwellenwerte für die Erfassung von Zusatzverspätungsminuten im SGV ebenfalls sinnvoll. Im Anreizsystem sorgen sie dafür, dass Störungen besser dokumentiert und z.B. chronische Engpässe, die die Leistungsfähigkeit beeinträchtigen, besser detektiert und deren Beseitigung angereizt wird. Die Erfassung dürfte auch dazu führen, dass Ursachen näher betrachtet werden, die für viele Zugfolgeverspätungen verantwortlich sind.

Im vorliegenden Antrag werden zwei vom SPV abweichende Schwellenwerte (5 min 30 sec. und 30 min 30 sec) vorgesehen. Während der Wert von 5 min 30 zwar schon recht niedrig liegt, würde der Schwellenwert von 30 min 30 sec einen großen Teil von kurzen und mittleren, eher „infrastruktur-typischen“ Verspätungsursachen im ARS nicht zur Wirkung kommen lassen, obwohl die Summation vieler kleiner Verspätungsursachen (z.B. Signal- und Weichenstörungen) durchaus zu hohen Gesamtverspätungen von Zügen mit längerem Lauf (SGV und SPFV) führen.

Mit einer Orientierung an dem im SPNV gemeinsam vereinbarten Schwellenwert von 3 min 30 sec. würde sachlich gerechtfertigt die Erfassung aller Störungen möglich und zugleich die Komplexität des Systems gemindert.

Nebenbei würde auch der im Zuge neuer IT-Strategien des EIU denkbaren Option, dass die vom EVU vorgenommene Wahl zwischen „pünktlichkeitssensiblen“ und „pünktlichkeitskritischen“ Zügen auch in der Betriebsführung bekannt und für die pönaleminimierende Disposition von Zügen genutzt wird, von vornherein begegnet.



Wie bereits oben dargestellt, ist insbesondere eine Differenzierung der Schwellenwerte nicht geboten, weil dies aus der Perspektive des Endkunden, an dessen Interessen sich die Differenzierungsmöglichkeit ausrichtet, keinerlei Belang hat. Für ihn „zählen“ alle Einzelverspätungen, die sich zur Endverspätung aufsummieren bzw. nicht durch „Aufholen“ wieder während der Fahrt neutralisiert werden.

#### 4) Streitbeilegung

Die bereits mehrfach geäußerten Vorbehalte gegenüber einer EIU-internen Streitbeilegungsstelle erhalten wir im Kern aufrecht. Gegen eine interne Ansiedlung spricht die fehlende Neutralität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einer solchen Institution in einem Unternehmen. Selbst die durch eine interne Richtlinie vorgegebene (und ggf. arbeitsrechtlich relevante) Verpflichtung auf ein von den Interessen des Arbeitgebers (DB-Konzern) unabhängige Verhaltensweise kann im Zweifel ein das eigene Unternehmen begünstigende eigenständige Verhalten nicht verhindern.

Diese Funktion kann vermutlich nur eine unabhängige Stelle gewährleisten, so dass nach Auffassung des Verbandes – unabhängig von einer sicherlich sinnvollen Überprüfung der Kodierungen durch fachkundiges Personal innerhalb der DB Netz AG – eine externe und von EIU und EVU unabhängige Stelle mit der Streitbeilegung beauftragt werden muss.

Die in der Übersicht der EU-Kommission aufgeführten Verbraucherschutz-Streitschlichtungsstellen weisen dementsprechend auch kein einziges Unternehmen auf, das in eigenen Angelegenheiten schlichtet – regelmäßig werden Verbände oder auch Behörden mit dieser Aufgabe betraut.

Aus Sicht des Verbandes kommen hierfür neben der Bundesnetzagentur oder dem Eisenbahn-Bundesamt auch das Bundesamt für Justiz (das eine Schlichtungsstelle für den Luftverkehr betreibt) oder auch eine externe nicht-staatliche Institution wie beispielsweise die Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr (SÖP) in Frage.

Das EIU hat mehrfach mit Verweis auf hohe Kosten schon die nähere Prüfung von benannten Alternativen abgelehnt und zuletzt auf erste Abschätzungen der Kosten im Schreiben des Verbandes vom 16. Mai nicht reagiert. Es ist grundsätzlich nicht nachvollziehbar, warum eine externe Schlichtungsstelle höhere Kosten als eine intern angesiedelte Stelle verursachen soll. Weitere Gegenargumente wurden nicht genannt, allerdings wurde dem Verband vorgehalten, er unterstelle den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des EIU Fehlverhalten. Dieser Vorwurf entbehrt jeder Grundlage, denn in der gesamten Diskussion wurde diesbezüglich nur über diesbezügliche Risiken einer künftigen Lösung gesprochen.

Diskutabel wäre aus Sicht des Verbandes eine zeitlich befristete Ansiedlung einer internen Schlichtungsstelle beim EIU verbunden mit einer verbindlichen Vorgabe zur Evaluation der Arbeit.

Vorsorglich wird hier auf die bereits mehrfach in den Genehmigungsverfahren und der Workshopreihe vertretene Auffassung des Netzwerkes und seiner Mitgliedsunternehmen hingewiesen, dass eine verschiedentlich erwogene ersatzweise Befugnis der Bundesnetzagentur, eine fehlende Vereinbarung zwischen dem EIU und der Branche der EVU durch eine eigene Entscheidung („Genehmigungsfiktion“) zu ersetzen, weder aus dem Text der EU-Richtlinie 2012/34/EU noch des Eisenbahnregulierungsgesetzes entnommen werden kann. Es ist nicht ersichtlich, wieso der Gesetzgeber ausdrücklich, anders als in der übrigen Richtlinie und zu Recht – weil nämlich beide Seiten durch ein

Anreizsystem starke Eingriffe in ihre unternehmerischen Pflichten und Freiheiten dulden müssen – eine „Vereinbarung“ verlangt haben sollte, wenn er vielleicht nur eine einseitige Handlung bzw. Genehmigung derselben etablieren wollte. Eine Alternative zu diesem Vorgehen ist im Gesetz nicht vorgesehen. Sollte es dauerhaft nicht zu einer Vereinbarung kommen, steht dem Gesetzgeber die Anpassung der rechtlichen Grundlage als Mittel zur Verfügung, um eine final nicht undenkbare Blockade aufzulösen. Die Aufgabe der Bundesnetzagentur ist jedoch nicht, an Stelle des Gesetzgebers schöpferisch tätig zu werden oder eine fehlende Einigung zu ersetzen. Die Aufgabe der Bundesnetzagentur ist die Prüfung der Bestimmungen des Trassenpreis- und Anreizsystems (samt einer vorzulegenden Vereinbarung, die in die Entgeltbestimmungen integriert wird) an Hand der gesetzlichen Kriterien für das Anreizsystem selbst und für die Entgeltbestimmungen im Allgemeinen, also entsprechend der Bestimmungen der §§ 66 ff ERegG.

Die Bundesnetzagentur hat dagegen die Auffassung vertreten, eine Genehmigungsfiktion könne Platz greifen, wenn in den Gesprächen über eine Vereinbarung eines der drei folgenden Kriterien erfüllt sei: Gespräche, in denen Herrschaftswissen nur auf einer Seite verfügbar sei, Unzugänglichkeit für Beteiligte, obstruktives Verhalten einer der beiden Parteien. Die unstreitig wichtigen Voraussetzungen für eine gelingende Vereinbarung finden sich ungeachtet dessen nicht in den einschlägigen Quellen in der Richtlinie, dem ERegG oder den Anlagen als Grund für eine die Vereinbarung ersetzende behördlich Handlung. Somit würde einer Genehmigung der Entgeltvorschriften mit einem nicht vereinbarten Anreizsystem die rechtliche Grundlage fehlen und sie damit gerichtlich angreifbar machen.

Aus der Darstellung der Diskussionen zwischen EIU und EVU ergibt sich aus unserer Sicht trotz des Entgegenkommens beim Punkt der Endkundenpünktlichkeit und der Differenzierungsmöglichkeit insgesamt immer noch eine weitgehende Verweigerungshaltung des EIU, die sich unter anderem darin ausdrückt, dass sich das EIU in der Sache bereits nach dem vierten Workshop geweigert hat, einvernehmliche Lösungen für die noch offenen Punkte 1) bis 4) zu suchen und jegliche weitere Veränderung an den vorgeschlagenen Regelungen im Frühsommer und zuletzt auch im Vorfeld der öffentlich-mündlichen Verhandlung kategorisch abgelehnt hat. Während in der Workshopreihe durch verschiedene Prägungen seitens des einladenden EIU (Moderation durch Mitarbeiter(innen) des EIU; teilweise unabgestimmte Agenden und zu späte Übersendung der Unterlagen, unvollständige Dokumentation der EVU-Inputs, suggestive Befragungen der/ einzelner EVU) der aus Sicht des EIU erwünschte Verlauf unterstützt wurde, könnte eine Chance für eine – späte – Vereinbarung in einem durch die Bundesnetzagentur moderierten Gespräch liegen.

Unsererseits erklären wir unsere Bereitschaft, an einer einvernehmlich zu treffenden Vereinbarung über ein ARS im SGV noch im Rahmen des laufenden Entgeltgenehmigungsverfahrens und unter der Maßgabe noch vorzunehmender Änderungen des Antrages mitzuwirken.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Westenberger  
Geschäftsführer