

Das Anreizsystem der DB Netz AG - Teil 2: „Ungerecht, teuer, ineffizient“

Von RA Arthur-Iren Martini, Geschäftsführer Netzwerk Privatbahnen e. V.

Im vergangenen **BAHN-REPORT** hat es eine Bestandsaufnahme zu den „leistungsabhängigen Bestandteilen“ der Entgeltregelungen für die Nutzung der Fahrwege (Performance Regime bzw. Anreizsystem) und eine Darlegung zur technisch-organisatorischen Umsetzung gegeben. Im Folgenden nun die angekündigte Fortsetzung des Artikels aus dem Blickwinkel der Güterbahnen.

Im Gegensatz zum vertakteten und zeitsensiblen Personenverkehr sind die weniger zeitsensiblen Güterbahnen vom neuen „Performance Regime“ (Schiennetz-Benutzungsbedingungen -SNB- 2008) nachhaltig betroffen. Vordergründig erscheinen zehn Cent pro saldierter Verspätungsminute als eine vernachlässigbare Größe.

Eine Umfrage unter den Mitgliedsunternehmen des „Netzwerk Privatbahnen“ in den ersten beiden Monaten nach Inkrafttreten des Performance Regimes führte allerdings zu interessanten Ergebnissen¹: Demnach wurden einige Güterbahnen durch die DB Netz AG schlicht vergessen, andere wiederum erhielten Saldenrechnungen in Höhe von bis zu 4.500 EUR pro Monat. Man darf gar nicht daran denken, wie hoch die Rechnungen ausfallen würden, wenn DB Netz das Performance Regime zum nächsten Fahrplanwechsel „scharf geschaltet“ und die saldierte Verspätungsminute dann nicht mit zehn Cent, sondern mit einem bis drei Euro zu Buche geschlagen hätte.

„Ungleichverteilung der Verspätungsminuten zu Gunsten der DB Netz AG“

Einige EVU kamen in den ersten Monaten glimpflich davon. Entweder hatten sie wenig Verspätungen eingefahren oder ihren Verspätungen standen fast ebenso viele Verspätungsminuten gegenüber, die der DB Netz AG anzulasten waren. In dieser Konstellation hätten also beide Beteiligten von der Schlechtleistung des jeweils anderen profitiert. Für ein Anreizsystem zur Verspätungsvermeidung ist das natürlich nicht sonderlich zielführend.... Besonders auffällig war, dass alle Salden zu Lasten der EVU gingen, teilweise im Verhältnis 44:1, was bedeutet, dass dem EVU 44 mal so viele Verspätungsminuten angelastet wurden wie DB Netz.

Das legt den Schluss nahe, dass die EVU die „bad boys“ auf der Schiene sind und sich die Infrastruktur in einem tadellosen Zustand befindet. Diese Annahme ist leider falsch: Die Ungleichverteilung der Verspätungsminuten zu Gunsten der DB Netz AG beruht auf der Tatsache, dass „Verspätungen“ aufgrund von (fahr)planmäßigen Baustellen und (fahr)planmäßigen Langsamfahrstellen NICHT der DB Netz AG angelastet werden. Denn Maßstab für eine Verspätung ist der Fahrplan, in dem natürlich annähernd jede Baustelle und fast jede der über tausend Langsamfahrstellen fahrzeitmäßig eingeplant ist. Auch bei Verspätungen durch Zugfolge („Stau“) wird die DB Netz AG selbst dann nicht belastet, wenn sie als Netzbetreiber für die Zugfolge verantwortlich ist.

So bleibt nur der Schluss, dass das Performance Regime der DB Netz AG keine Anreize zur Verbesserung

der Infrastruktur setzt. Es hat sich bestätigt, was Netzwerk Privatbahnen schon sehr früh, im Vorfeld des Inkrafttretens der neuen SNB, gegenüber der DB Netz AG und der Bundesnetzagentur (BNetzA) geäußert hat: Das Performance Regime ist nicht zielführend, jedenfalls nicht in Bezug auf die Qualität des Schienennetzes. Es fehlen einschneidende Sanktionen, die DB Netz zwingen, die Netzqualität zu verbessern. Einschneidend sind hingegen nur die Sanktionen für die Güterbahnen.

„Anreizsystem ist ein administratives Monster“

Das Anreizsystem ist auch ein administratives Monster. Die EVU hätten Personal aufstocken müssen, um die Saldenrechnungen, also jede einzelne zugeordnete Verspätungsminute zu prüfen. Um Falschcodierungen durch DB Netz korrigieren zu lassen, hätten die EVU ein in den SNB vorgegebenes, kompliziertes und langwieriges Verfahren einhalten müssen. Da es bei der Saldierung der Verspätungsminuten insbesondere darauf ankommt, wie viele Verspätungsminuten der DB Netz AG zuzurechnen waren, hätten die EVU auch prüfen müssen, ob Verspätungen, für die DB Netz verantwortlich war, in den neutralen Bereich („weder EIU noch EVU sind verantwortlich“) geschoben worden sind. Immerhin hat man bei DB Netz die Mitarbeiter in der einschlägigen Arbeitsanweisung darauf hingewiesen, dass eine richtige Codierung von Verspätungsminuten zukünftig noch wichtiger wäre, „...um ungerechtfertigte Ausgleichsforderungen von der DB Netz AG abzuwenden“². Ginge es DB Netz dabei um Gerechtigkeit und Fairness, so wären die Mitarbeiter aufgefordert worden, ihrer besonderen Rolle als Schiedsrichter vor Ort gerecht zu werden und sich absoluter Neutralität zu befleißigen. Das Performance Regime schiebt die Beweislast für die nachträgliche Korrektur von Verspätungsminuten auf die EVU, während die DB Netz AG von ihrem Herrschaftswissen vor Ort profitiert. Das Performance Regime ist ungerecht.

Wenn die privaten EVU nicht vom Markt gefegt werden wollen, müssen sie die zusätzlichen finanziellen Belastungen aus dem Performance Regime (nicht nur die Saldenrechnungen, sondern auch Mehrkosten für Personal und Rechtsverfolgung) an ihre Kunden weitergeben. Dieser Notwendigkeit unterliegt die Railion Deutschland AG nicht. Die Pönaln, mit denen DB Netz beispielsweise ihre Konzernschwester Railion belastet, verursachen zwar Arbeit, Ärger und Rechtfertigungsdruck. Sie verbleiben aber nach dem Prinzip „rechte Tasche – linke Tasche“ im DB-Konzern. Railion braucht die Kunden mit diesen, NICHT im Voraus kalkulierbaren Kosten bzw. Risiken nicht zu belasten.

Diesen rechtswidrigen Wettbewerbsvorteil der DB-Transportunternehmen können private

EVU nicht kompensieren.³ Diesen Kampf können die Wettbewerbsbahnen nur verlieren und das erst recht, wenn das Performance Regime „scharf“ gestellt wird. Dann steigen die Strafzahlungen um das zehn- bis dreißigfache.

„Der DB Anreize geben, Mängelstellen umgehend zu beseitigen“

Das war die Situation im Frühjahr 2007, nachdem erste Erfahrungen mit dem Anreizsystem vorlagen. Netzwerk Privatbahnen konnte guten Gewissens seinen Mitgliedsunternehmen NICHT empfehlen, die Saldenrechnungen zu ignorieren, ist doch bekannt, welche Möglichkeiten DB Netz besitzt, um zahlungsunwillige EVU zu disziplinieren. Es war absehbar, dass die DB Netz AG ihrer betrieblichen Übung folgen und die Verwaltungsakte der BNetzA zur Beseitigung diskriminierender Elemente (hier des Entgeltsystems/Anreizsystems) mit allen Mitteln und durch alle Instanzen angreifen würde. Der Antrag auf Erlass einer einstweiligen Verfügung auf dem Zivilrechtsweg stellte für die im Netzwerk Privatbahnen zusammengeschlossenen Güterbahnen das einzige schnell und flächendeckend wirkende Mittel dar, um ein ungerechtes, teures und vor allen Dingen nicht zielführendes Performance Regime zumindest vorübergehend abzuschaffen.

Klammheimlichen Applaus erhielt Netzwerk Privatbahnen übrigens auch von den Kollegen der DB-Eisenbahnen. Gemeinsam mit diesen hat Netzwerk Privatbahnen einen Vorschlag für ein neues Performance Regime entwickelt und über den Netzbeirat in die Diskussion gebracht. Denn eines steht fest: Wir brauchen ein effizientes, d. h. zielführendes Performance Regime. Es muss aber auch den Bedürfnissen der Gütereisenbahnen gerecht werden, die in der Natur der Sache begründet weniger zeitsensibel arbeiten als der Personenverkehr.

Wir brauchen ein Performance Regime, das vor allen Dingen spürbaren Druck auf den Betreiber der Schienenwege erzeugt; Druck, dass DB Netz sich stärker als bisher anstrengt, um Baustellen in absolut minimaler Bauzeit abzuwickeln und Langsamstellen innerhalb von Tagen zu beseitigen. Ein Performance Regime muss beispielsweise so angelegt sein, dass DB Netz gar nicht auf die Idee kommt, im Frühjahr 2009 die nicht ganz bedeutungslose zweigleisige Strecke Berlin – Hamburg monatelang vollständig zu sperren, wenn auch eine eingleisige Sperrung ausreichen würde...

¹ www.privatbahnen.com/pdf/070402+Folien+NetzPrivBahnen+zum+Anreizsystem.ppt#267,1,

² www.privatbahnen.com/pdf/061200+DBN+an+FdI+wg+Abrechng+V+VerspaetungsMin.pdf

³ Gleiches gilt übrigens für die Rabatte, die DB Energie ihren Konzerngesellschaften für Bahnstrom gewährt