

Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas,
Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
Beschlusskammer 10
Im Tulpenfeld 4
53113 Bonn

Ansprechpartner
Dr. Matthias Stoffregen
Fon +49 (0)30 53 14 91 47-5
matthias.stoffregen@mofair.de

Berlin, 4. Mai 2017

Kodierung von Verspätungsminuten; Ihr Zeichen BK10-17-0042_Z; Stellungnahme mofair e.V.

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Herren Prof. Dr. Otte, Balzer und Dr. Müller,

herzlichen Dank für die Möglichkeit, in diesem Verfahren eine Stellungnahme abgeben zu dürfen!

Offenbar wurden im Sommer 2016 mehrfach Fahrdienstleiter der DB Netz AG schriftlich angewiesen, Verspätungen von den Verspätungsursachen (VU) 31 und 32 – diese sind baustellenbezogen und damit in der Verantwortungssphäre der DB Netz AG angesiedelt – auf die VU 91 und 92 umzukodieren, also auf Zugfolgeverspätungen, die in ihren Auswirkungen neutral sind, also weder der Sphäre der DB Netz AG noch der Eisenbahnverkehrsunternehmen zugeordnet werden.

Dieses ist ein bemerkenswerter Vorgang, denn er kann zweierlei bedeuten, wenn man unterstellt, dass die Erstkodierung durch den Fahrdienstleiter erstens die Regel ist und zweitens grundsätzlich nach bestem Wissen und Gewissen erfolgt:

- Zum einen kann die schriftliche Anweisung bedeuten, dass die Fahrdienstleiter über den Inhalt der auszuführenden Richtlinie 420.9001 nicht ausreichend informiert sind. Dann wäre hier dringend Abhilfe zu schaffen.
- Zum anderen aber kann die schriftliche Anweisung auch ein Indiz dafür sein, dass die Umkodierung gegenüber den betreffenden Fahrdienstleitern angeordnet werden musste, *gerade weil* sie über deren Konsequenzen genau im Bilde waren und dafür die Verantwortung nicht tragen wollten.



Pauschalität der Anweisung: Es stellt sich die Frage, warum die Anweisung so *pauschal* formuliert gewesen ist, Zitat:

„Ab sofort sind die, durch die Baumaßnahme Rumgraben Üst – Übersee [...] entstehenden Verspätungen des Schienenpersonenverkehrs in der Baustelle auf die Verspätungskodierungen 91 bzw. VU 92 zu buchen.“

Wenn, wie die DB Netz in ihrem Schreiben an die Bundesnetzagentur betont, die Baustelle im Fahrplan ausgeregelt gewesen ist, hätte ein Hinweis auf diesen Sachverhalt und auf die Kodierungsrichtlinie vollauf genügt. Stattdessen wurde nun *jede* Verzögerung auf die VU 91 und VU 92 gebucht. Dabei zeigt die deutliche Zunahme der Unpünktlichkeiten auf der Strecke während der Bauphase – gemessen ja immer am jeweils gültigen (Bau-)Fahrplan –, dass eine Ausregelung im Fahrplan eben *nicht* vor baustellenbedingter Unpünktlichkeit schützt. Die Frage, warum die Anweisung so pauschal formuliert gewesen ist, beantwortet die DB Netz in ihrem Schreiben auch nicht.

Schädigung der Eisenbahnverkehrsunternehmen: Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden durch eine solche Vorgehensweise direkt und indirekt geschädigt: Direkt deshalb, weil sie im Rahmen des Anreizsystems der Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) ihren Anspruch auf einen (wenn auch eher geringen) Ausgleich verlieren.

Eine indirekte Schädigung kann entstehen, wenn einem EVU angesichts nicht vorhandener oder qualitativ schlechter Infrastruktur Mehrkosten entstehen. Dies kann durch Maluszahlungen sein, die die EVU aufgrund ihrer Verkehrsverträge mit den Aufgabenträgern des SPNV leisten müssen. Ein Versuch der EVU, diese Pönalen, die für durch von ihnen nicht zu vertretende infrastrukturbedingte Verspätungen fällig werden, von der DB Netz AG erstattet zu erhalten, wird massiv erschwert, wenn das einzige zur Verfügung stehende Instrument, das zur Ursachenklärung dienen kann, auf die genannte Art falsch angewendet wird. Die Kodierung als „Zugfolgeverspätung“ bedeutet eine Vernebelung der Ursachen und macht die Nachweisführung, dass eine Verspätung in der Verantwortung der DB Netz AG lag, praktisch unmöglich. Wie relevant diese Fragestellung ist, zeigen laufende Verfahren von mofair-Mitgliedsverkehrsunternehmen vor den Zivilgerichten.

Aushöhlung des Anreizsystems in den SNB: Insgesamt wird durch eine Umkodierung der Sinn des Anreizsystems in den SNB konterkariert. Die Kodierung soll ja gerade dazu dienen, Verantwortlichkeiten möglichst klar zu definieren. Die am Bahnverkehr Beteiligten sollen das ihnen jeweils Mögliche tun, die Störungen so gering wie möglich zu halten. Naturkatastrophen oder Personenschäden (als Beispiele) sind tatsächlich weder vom Betreiber der Infrastruktur noch von den EVU zu vertreten. Bei Zugfolgeverspätungen dürfte es regelmäßig anders sein – nur ist die dahinterliegende eigentliche Ursache schwerer zu ermitteln. Dies gilt umso mehr für eine nachträgliche Umkodierung. Hier muss alles getan werden, um nicht einmal den Anschein einer Manipulation entstehen zu lassen.



Ein weiterer Sinn der Kodierung besteht in der Möglichkeit, die Ursachen von Verspätungen statistisch zu erfassen und auswerten zu können. Dies kann und soll in der Folge dazu dienen, das Management der Infrastruktur insgesamt und das von Baustellen im Besonderen zu verbessern. Auch hier gilt, dass eine Umkodierung diesen Zwecken zuwiderläuft. Nun gibt es Stimmen, die – nicht ganz zu Unrecht – darauf hinweisen, dass die Verspätungsursache „Zugfolgeverspätung“ für sich genommen schon ein Indiz für das Grundproblem mangelnder Kapazität im Netz ist. Daraus nun aber den Schluss zu ziehen, es komme auf ein paar mehr Unschärfen bei der Verwendung der Kodierungen 91 und 92 nicht mehr an, wäre fehl am Platz.

Aus unserer Sicht muss künftig mindestens sichergestellt werden, dass eine einseitige Umkodierung von Verspätungsursachen durch eine Änderung der Prozesse ausgeschlossen wird.

Mit freundlichen Grüßen,

Dr. Matthias Stoffregen
Geschäftsführer

