



# Anreiz- und Minderungssystem

## zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Schienennetz und Ser- viceeinrichtungen der Rurtalbahn GmbH

Stand: 28.07.2011

### Inhalt

<b>1</b>	<b>Zweck und Geltungsbereich</b> .....	<b>2</b>
1.1	Regeln der Zusammenarbeit.....	2
<b>2</b>	<b>Anreizsystem für das Schienennetz (§ 21 EIBV)</b> .....	<b>2</b>
2.1	Allgemeines.....	2
2.2	Begriffsbestimmungen .....	3
2.2.1	Trasse.....	3
2.2.2	Fahrplan .....	3
2.2.3	Pünktlichkeit – Verspätung.....	3
2.2.4	Verspätungsgrund – Verursacher .....	3
2.3	Kodierung von Verspätungen .....	4
2.3.1	Erstkodierung .....	4
2.3.2	Feinkodierung.....	4
2.3.3	Nachkodierung .....	4
2.3.4	Primärkodierungen .....	4
2.3.5	Sekundärkodierungen .....	4
2.3.6	Kodierungsprozess.....	4
2.3.7	Korrekturprozess .....	5
2.4	Pönalisierung gemäß § 21 Abs. 1 EIBV.....	5
2.5	Abrechnung .....	5
<b>3</b>	<b>Anreizsystem für die Serviceeinrichtungen (§ 24 EIBV)</b> .....	<b>5</b>
3.1	Allgemeines.....	5
3.2	langfristige Nutzungen .....	6
3.3	Nutzungswechsel .....	6
<b>4</b>	<b>Minderung gemäß § 21 Abs. 6 EIBV</b> .....	<b>6</b>

## 1 Zweck und Geltungsbereich

Das Anreizsystem der Rurtalbahnhof GmbH dient der Verringerung von Störungen und der Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Schienennetz (§ 21 Abs. 1 EIBV) und Serviceeinrichtungen (§ 24 Abs. 1 EIBV) der Rurtalbahnhof GmbH.

Das Anreizsystem ist Bestandteil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) und der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) der Rurtalbahnhof GmbH.

Das Anreizsystem gilt für das gesamte Schienennetz und alle Serviceeinrichtungen der Rurtalbahnhof GmbH. Es wendet sich gleichermaßen an den Betreiber der Schienenwege, den Zugangsberechtigten und gegebenenfalls betroffene Dritte. Der Geltungsbereich erstreckt sich auf alle Belange des per Infrastrukturnutzungsvertrag (INV) vereinbarten Rechtsverhältnisses zwischen BdS und Zugangsberechtigtem. Es wird gegenüber allen Beteiligten gleichermaßen diskriminierungsfrei angewendet.

Das Anreizsystem soll durch eine umfassende Datenerhebung und deren transparente Darstellung und Bewertung der erhobenen Daten den Beteiligten die Möglichkeit eröffnen, Schwachstellen und Störungsursachen in den eigenen Anlagen, Abläufen und Prozessen zu erkennen und zu minimieren. Im Ergebnis soll das Störungsaufkommen insgesamt minimiert und damit die Verfügbarkeit der Schienenwege der Rurtalbahnhof gesteigert werden.

Das Anreizsystem der Rurtalbahnhof ist - neben der gesetzlichen Anforderung - ein Hilfsmittel zur Qualitätssicherung für alle Beteiligten und zum Erhalt und zur Verbesserung der Mobilität auf der Schiene. In Zeiten immer knapper werdender Ressourcen ist die Optimierung der schienengebundenen Logistik ein Gebot der Stunde.

### 1.1 Regeln der Zusammenarbeit

Vertrauensvolle Zusammenarbeit und aktiver Informationsaustausch zwischen allen Beteiligten sind Grundlage für die Optimierung der verkehrlichen und betrieblichen Abläufe im Schienennetz der Rurtalbahnhof.

Die Verspätungserfassung und -zuordnung nehmen dabei eine zentrale Rolle ein. Die zuständigen Mitarbeiter arbeiten in diesem Bereich objektiv, unvoreingenommen und transparent.

Für die Validierung und Korrektur von Verspätungskodierungen benennen alle Beteiligten zuständige Ansprechpartner (s. Anlage).

## 2 Anreizsystem für das Schienennetz (§ 21 EIBV)

### 2.1 Allgemeines

Das von der Rurtalbahnhof GmbH als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen betriebene Schienennetz umfasst die Strecken

- Düren – Heimbach
- Jülich – Düren
- Jülich – Linnich
- Düren Anst. Brückenstraße – Zülpich
- Lindern – Heinsberg (derzeit keine planmäßigen Verkehre)

Auf Grund der hohen Auslastung und der eingleisigen Streckenführung haben Verspätungen einzelner Züge zwangsweise direkte Folgenwirkungen auf das gesamte Fahrplangefüge. Somit ist die Pünktlichkeit maßgebliches Kriterium für die Optimierung der Betriebsqualität im Schienennetz der Rurtalbahnhof GmbH.

Daher ist die Höhe der Pönale so angesetzt, dass sie einen entsprechend wirksamen Anreiz darstellt.

Die Strecken der Rurtalbahnhof werden im Zugleitbetrieb nach FV-NE (Strecke Düren Anst. Brückenstraße – Zülpich) bzw. im Signalisierten Zugleitbetrieb (übrige Strecken) betrieben. Der Be-

trieb wird vom Zugleiter der Rurtalbahnhof überwacht und gesteuert. Die Infrastruktur der Rurtalbahnhof verfügt gegenwärtig nicht über technische Einrichtungen zur automatisierten Erfassung von Zuglaufdaten<sup>1</sup>. Die Pünktlichkeitserfassung erfolgt manuell durch den Zugleiter.

Sowohl der Zugangsberechtigte als auch die Rurtalbahnhof GmbH als Betreiber der Schienenwege haben dafür Sorge zu tragen, dass durch die pünktliche Abwicklung der Verkehre eine optimale Verfügbarkeit des Schienennetzes erreicht wird.

## 2.2 Begriffsbestimmungen

Die im Anreizsystem und in den SNB / NBS der Rurtalbahnhof GmbH verwendeten Begriffe orientieren sich an den Vorgaben gemäß AEG, EIBV, EBO und weiteren relevanten Vorschriften und Regelwerken.

### 2.2.1 Trasse

Der Anteil der Schienenwegkapazität der Rurtalbahnhof GmbH, der erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann.

Die Trasse wird für den Zugangsberechtigten nach ordentlicher Bestellung per Fahrplan (Jahresfahrplan / Fplo) vom BdS vorgehalten.

### 2.2.2 Fahrplan

Der Fahrplan wird als Jahresfahrplan für die gesamte Fahrplanperiode oder als Sonderfahrplan per Fahrplananordnung (Fplo) minutengenau erstellt.

### 2.2.3 Pünktlichkeit – Verspätung

Die Pünktlichkeit bezieht sich auf jede Trassennutzung und folgt aus der Einhaltung des Fahrplans.

Relevant im Sinne des Anreizsystems ist allein die Ankunftspünktlichkeit.

**Abfahrtszeit** ist die SOLL-Zeit laut Fahrplan bzw. die IST-Zeit gemäß tatsächlicher Abfahrt.

**Ankunftszeit** ist die SOLL-Zeit laut Fahrplan bzw. die IST-Zeit gemäß tatsächlicher Ankunft.

**Verspätungsminuten** sind alle ganzen Minuten, die die IST-Zeit hinter der SOLL-Zeit zuzüglich 3 Minuten Pünktlichkeitstoleranz liegt<sup>2</sup>.

Um auf den eingleisigen Strecken der Rurtalbahnhof GmbH reibungslose Verkehre zu ermöglichen und alle Anschlussbeziehungen und Zugkreuzungen optimal zu gewährleisten, ist neben der Pünktlichkeit der Ankunft (Zielbahnhof der Trasse) grundsätzlich auch die Pünktlichkeit der Abfahrt (Startbahnhof der Trasse) sowie die jeweilige Pünktlichkeit an Durchfahrten relevant.

Zugleich bestehen jedoch aufgrund der Kürze der Laufwege im Netz der Rurtalbahnhof innerhalb der relevanten Verspätungszeit von 3 Minuten nur begrenzte Möglichkeiten zum Aufholen von Verspätungen, so dass sich anreizrelevante Abfahrts- und Unterwegsverspätungen regelmäßig in Ankunftsverspätungen niederschlagen.

Relevante Messgröße für das Anreizsystem der Rurtalbahnhof ist daher die Ankunftspünktlichkeit als Differenz aus IST-Ankunftszeit und SOLL-Ankunftszeit in ganzen Minuten.

### 2.2.4 Verspätungsgrund – Verursacher

Verursacher einer Verspätung sind

1. Zugangsberechtigter / EVU
2. Rurtalbahnhof GmbH als Betreiber der Schienenwege
3. Sonstige (z. B. Folgeverspätungen aus angrenzenden Netzen)
4. höhere Gewalt (z. B. Streik, Naturkatastrophen, gefährliche Ereignisse, Eingriffe Dritter in den Bahnbetrieb)

<sup>1</sup> Die Einführung einer automatisierten Erfassung der Zuglaufdaten ist zum 31.12.2011 vorgesehen.

<sup>2</sup> Bsp.: die vierte Minute über der SOLL-Zeit laut Fahrplan ist die erste pönalisierte Verspätungsminute.

Grundsätzlich gilt das Anreizsystem im Bereich des INV zwischen dem BdS und dem Zugangsberechtigten. Das Anreizsystem greift nicht auf Außenstehende (z. B. Netze Dritter, Fahrzeuge und Personal anderer EVU) durch.

Kann ein Verursacher einer Störung innerhalb des Geltungsbereiches des Anreizsystems - auch nach Durchführung eines Korrekturverfahrens - nicht eindeutig festgestellt werden, wird die entstandene Verspätung nicht pönalisiert (Ausweisung als "n.v."= "nicht vertragsrelevant" bzw. "nicht verfügbar" in der Kodierung).

## **2.3 Kodierung von Verspätungen**

### **2.3.1 Erstkodierung**

Erste Erfassung einer Verspätung und Zuweisung einer Verspätungsursache gemäß Kodierliste durch den Zugleiter des BdS. Voraussetzung: Zuordnung gemäß Kodierliste eindeutig.

### **2.3.2 Feinkodierung**

Ist eine eindeutige Ursachenzuscheidung durch den Zugleiter nicht möglich, muss zwingend eine genauere Beschreibung der Sachlage durch die Betriebsleitung des BdS erfolgen. Diese Beschreibung erfolgt im Klartext.

Eine Feinkodierung kann auch im Validierungs-, sie muss im Korrekturprozess vorgenommen werden.

Die Feinkodierung ersetzt nicht die Erstkodierung, sie ist eine Ergänzung.

### **2.3.3 Nachkodierung**

Die Nachkodierung ergibt sich im Validierungs- und Korrekturprozess. Sie erfolgt im Regelfall innerhalb eines Werktages nach der Erstkodierung und ersetzt die Erstkodierung. Sie wird ausschließlich von der Betriebsleitung des BdS vorgenommen.

### **2.3.4 Primärkodierungen**

Primärkodierungen erfassen Störungen mit Bezug auf Anlagen, Fahrzeuge oder Prozesse.

### **2.3.5 Sekundärkodierungen**

Sekundärkodierungen erfassen alle übrigen Störungen.

### **2.3.6 Kodierungsprozess**

Die Verspätungsursachen sind in einer Kodierliste<sup>3</sup> hinterlegt (s. Anlage). Die Kodierliste erfasst neben dem Verursacher auch den Bedarf einer Feinkodierung und die Pönalrelevanz der Störung bzw. Verspätung.

Primärkodierungen erfassen Störungen mit Bezug auf Anlagen, Fahrzeuge oder Prozesse.

Sekundärkodierungen erfassen alle übrigen Störungen.

Die Verspätung und der Verspätungsgrund werden zunächst vom Betreiber der Schienenwege durch den Zugleiter festgestellt (Erstkodierung). Bei zweifelsfreier Sachlage wird diese Erstkodierung als Grundlage für die Pönalberechnung herangezogen.

Besteht Erläuterungsbedarf zu einzelnen Kodierungen oder ist eine Ursachenzuscheidung nicht eindeutig, erfolgt als Ergänzung eine Feinkodierung durch die Betriebsleitung. Dies geschieht zwingend auch im Korrekturprozess auf Anforderung eines Beteiligten.

Ergeben die Betrachtungen der Betriebsleitung eine von der Erstkodierung abweichende Einschätzung, erfolgt in der Regel innerhalb eines Werktages eine Nachkodierung, die die Erstkodierung ersetzt.

Alle Kodierungen werden von der Betriebsleitung validiert, auf Plausibilität geprüft und erst dann zur Übermittlung an den Zugangsberechtigten freigegeben.

<sup>3</sup> Kodierliste in Anlehnung an Ril. 420.9001

Die aufgelaufenen Verspätungsminuten werden dem Zugangsberechtigten wöchentlich über elektronische Post entsprechend dem anliegenden Muster "Mitteilung zur Betriebsqualität" mitgeteilt.

Fehlanzeige wird nicht erstellt.

### 2.3.7 Korrekturprozess

Sind Kodierungen nach Ansicht des Zugangsberechtigten fehlerhaft, trägt er im Feld "Anmerkungen" den Beanstandungsgrund ein und sendet das Formular innerhalb von 7 Werktagen zum BdS zurück.

Anschließend erfolgt innerhalb weiterer 7 Werktage Klärung des Sachverhaltes zwischen den Beteiligten. Nach erfolgter Abstimmung wird eine Nachkodierung durch die Betriebsleitung des BdS vorgenommen. Die neu kodierte Mitteilung wird dem Zugangsberechtigten über elektronische Post zugestellt und die Fristen beginnen neu.

Die Kommunikation läuft zwischen den im INV vereinbarten und auf der Mitteilung zur Betriebsqualität vermerkten Stellen. Zur Dokumentation des Korrekturprozesses wird der eMail-Verkehr archiviert.

Kommt eine Einigung im Korrekturprozess nicht zustande, wird die zuständige Aufsichtsbehörde angerufen. Jede der beteiligten Parteien ist dazu berechtigt.

## 2.4 Pönalisierung gemäß § 21 Abs. 1 EIBV

Gemäß § 21 Abs. 1 EIBV wird dem Zugangsberechtigten ein Anreiz zur pünktlichen Trassennutzung dadurch gegeben, dass Verspätungen, die vom Zugangsberechtigten / EVU selbst verursacht werden, pönalisiert werden.

Verspätungen unter 3 Minuten werden nicht berücksichtigt. Beim Zeigersprung auf Minute 4 nach SOLL-Zeit wird die erste Verspätungsminute erfasst<sup>4</sup>.

Bei Verspätungen über 3 Minuten zahlt der Zugangsberechtigte / das EVU je Verspätungsminute 1,00 Euro an die Rurtalbahn GmbH als Betreiber der Schienenwege (s. 2.2.3)

Die Obergrenze für die Pönale je Zugtrasse beträgt auf Grund der Auslastungsabhängigkeit 30,00 Euro bzw. die Höhe des Trassenentgeltes, je nachdem, welcher Betrag kleiner ist.

## 2.5 Abrechnung

Pönalen und Entgeltminderungen werden in einer vorgangsscharfen, saldierten Abrechnung auf Grundlage der Mitteilungen zur Betriebsqualität (s. 2.3.6) dem Zugangsberechtigten / EVU monatlich zugestellt.

# 3 Anreizsystem für die Serviceeinrichtungen (§ 24 EIBV)

## 3.1 Allgemeines

Maßgebliches Kriterium für die Optimierung der Betriebsqualität in den Serviceeinrichtungen der Rurtalbahn GmbH ist die Auslastung.

Sowohl der Zugangsberechtigte als auch der Betreiber der Serviceeinrichtungen selbst haben dafür Sorge zu tragen, dass durch die frühzeitige und langfristige Kapazitätsplanung eine optimale Auslastung erreicht wird.

Art und Struktur der Serviceeinrichtungen der Rurtalbahn GmbH erlauben die Einrichtung eines sinnvollen Anreizsystems nur für die Nutzung von Abstellgleisen.

Die Nutzung der Abstellanlage in Distelrath, des Gleisanschlusses Derkum, der Bahnhöfe und Haltepunkte, der Tankstelle und der Betriebswerkstatt unterliegt nicht dem Anreizsystem.

<sup>4</sup> Die minutengenaue Erfassung erfolgt vor dem Hintergrund der in Vorbereitung befindlichen automatisierten Erfassung per Zuglaufdaten aus dem Fernwirksystem der Leittechnik, welche ebenfalls minutengenaue Zeitstempel setzt. Mit dem Zeigersprung auf Minute 4 sind nach der SOLL-Zeit 239 Sekunden vergangen.

Eine optimale Auslastung der Abstellgleise der Rurtalbahnhof GmbH ist gegeben, wenn

1. langfristige, ununterbrochene Bestellungen vorliegen, und
2. Nutzungswechsel eingehalten werden.

### 3.2 langfristige Nutzungen

Grundsätzlich berechnet die Rurtalbahnhof GmbH für die Nutzung von Abstellgleisen Jahresnutzungsentgelte. Für verkürzte Nutzungen werden Zuschläge laut Entgeltliste (Anlagenpreissystem) erhoben. Für langfristige Nutzungen gewährt die Rurtalbahnhof GmbH folgende Preisnachlässe:

2 Jahre	2 %
3 Jahre	3 %
4 Jahre	4 %
5 Jahre	5 %
6 Jahre	6 %

### 3.3 Nutzungswechsel

Räumt ein Zugangsberechtigter / EVU ein gemietetes Abstellgleis aus Gründen, die er / es allein zu vertreten hat, nicht zum vereinbarten Termin, wird für jeden angefangenen Tag der Überschreitung ein Tages-Nutzungsentgelt gemäß Entgeltliste (1/365 des Jahresnutzungsentgeltes zzgl. 35%) fällig.

Stellt die Rurtalbahnhof GmbH als Betreiber der Serviceeinrichtungen ein Abstellgleis aus Gründen, die sie allein zu vertreten hat, nicht rechtzeitig zur Verfügung, wird das vom Zugangsberechtigten / EVU zu entrichtende Entgelt je angefangenem Tag um ein Tages-Nutzungsentgelt gemäß Entgeltliste (1/365 des Jahresnutzungsentgeltes zzgl. 35%) vermindert.

## 4 Minderung gemäß § 21 Abs. 6 EIBV

Gemäß § 21 Abs. 6 EIBV wird der Rurtalbahnhof GmbH als Betreiber der Schienenwege ein Anreiz zur Bereitstellung eines vertragsgemäßen Schienennetzes dadurch gegeben, dass Verspätungen, die durch Mängel am Schienenweg oder den zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssystemen verursacht werden, zu einer Minderung des Trassenentgeltes führen.

Verspätungen unter 3 Minuten werden nicht berücksichtigt.

Bei Verspätungen über 3 Minuten wird das vom Zugangsberechtigten / EVU an die Rurtalbahnhof GmbH als Betreiber der Schienenwege zu entrichtende Trassenentgelt je Verspätungsminute um 1,00 Euro vermindert.

Die Rückerstattung je Zugtrasse beträgt maximal 30,00 Euro bzw. die Höhe des Trassenentgeltes, je nachdem, welcher Betrag kleiner ist.

Erschwernisse durch planmäßige Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, die gemäß Kapitel 5.7 der SNB-AT der Rurtalbahnhof GmbH kommuniziert sind, gelten nicht als verspätungsrelevant im Sinne dieses Anreizsystems.

# Kodierung von Verspätungsursachen

zum Anreizsystem entsprechend den Entgeltgrundsätzen laut SNB in der gültigen Fassung

Stand: 28.07.2011



Bereich	Kode	Ursache	Beispiele / Hinweise*	Verursacher	Feinkodierung**	Pönale***	Anmerkungen
<b>Infrastruktur</b>			Betreiber der Schienenwege BdS = Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen EIU				
<b>Betriebsplanung, Betriebsführung</b>							primär
	10	Fahrplan	Fahrplan fehlt oder ist fehlerhaft (NICHT: falsch oder zu spät bestellter Fahrplan)	EIU	ggf	ja	vgl. Kode 59
	12	Fehldisposition	keine Vormeldung; mangelhafte Abstimmung	EIU	ggf	ja	
	13	Vorbereitung / Betrieb	fehlerhafte Abstellung (vom EIU verursacht)	EIU	ggf	ja	
	18	Personal	Bedienungsfehler Zugleitstelle / Außenanlagen	EIU	ggf	ja	
	19	Sonstiges		?	ja	ggf	
<b>Technik</b>			Beschädigungen durch Fahrzeuge sind im Abschnitt "Verkehr" unter "Sonstiges - 69" zu kodieren!				primär
	20	Oberleitung	Schäden an Masten / Auslegern / Tragseilen, Spannvorrichtungen / Schaltern / Trennern	EIU	ggf	ja	vgl. Kode 46, 80ff
	21	Telekommunikation	Funkleitung / Fernsprecher gestört; Kabelprobleme	EIU	ggf	ja	
	22	Bauwerke	dringende Arbeiten ohne Betra; Bauwerkschäden	EIU	ggf	ja	Eintrag im Arbeitsbuch
	23	Fahrbahn	dringende Arbeiten ohne Betra; Arbeiten unter Betra; Schienenbruch; Vegetation im Profil	EIU	ggf	ja	Eintrag im Arbeitsbuch
	24	BÜ-Sicherung	Arbeiten gemäß Arbeitsbucheintrag; Arbeiten unter Betra, Störung	EIU	ggf	ja	Eintrag im Arbeitsbuch
	25	LST	Arbeiten gemäß Arbeitsbucheintrag; Arbeiten unter Betra, Störung Leitstelle	EIU	ggf	ja	Eintrag im Arbeitsbuch
	28	Personal	falsch aufgestellte Signale; Fehlhandlungen durch Personal EIU	EIU	ggf	ja	
	29	Sonstiges	Verdacht auf Mängel / Störungen an Betriebsanlagen, jedoch ohne Befund	?	ja	ggf	witterungsbedingte Störungen: Kode 82
<b>Fahrgeweg</b>			Beschädigungen durch Fahrzeuge sind im Abschnitt "Verkehr" unter "Sonstiges - 69" zu kodieren!				primär
	30	Langsamfahrstelle	Mängellangsamfahrstelle	EIU	ggf	ja	
	31	Bauarbeiten - planmäßig	baubedingte LA; Warten auf SEV	EIU	ggf	ggf	
	32	Bauarbeiten - unplanmäßig	Anlagenstörung nach Betra-Arbeiten; Überschreitung von Sperrpausen	EIU	ja	ja	
<b>sonstige Infrastruktur</b>			Beschädigungen durch Fahrzeuge sind im Abschnitt "Verkehr" unter "Sonstiges - 69" zu kodieren!				primär
	40	angrenzende Infrastruktur	Weigerung; Nichtbefahrbarkeit wegen Bauarbeiten	?	ja	ggf	
	46	Energieversorgung	mangelnde Versorgung bei Anlagen- und Fahrstrom	?	ja	ggf	
	47	Bahnhöfe und Stationen	Rampen / Ladestraße nicht verfügbar; Infrastruktur nicht barrierefrei; Lautsprecher / Beleuchtung defekt	?	ja	ggf	
	49	Sonstiges		?	ja	ggf	
<b>Verkehr</b>			Eisenbahnverkehrsunternehmen EVU				
<b>Verkehrliche Durchführung</b>							primär
	50	Haltezeitüberschreitung	LA wg. mangelhaftem Anlagenzustand	EVU	ggf	ja	
	51	Antrag EVU	Außerplanmäßiger Halt; Zugbildung; Wartezeitüberschreitung	EVU	ggf	ja	
	52	Ladearbeiten		EVU	ggf	ja	
	53	Unregelmäßigkeiten an der Ladung	Ladung verloren; Ladungssicherung mangelhaft	EVU	ggf	ja	
	54	Zugvorbereitung	Außerplanmäßige Wagenaussetzung; mangelhafte Bezettelung; mangelhafte Dokumentation	EVU	ggf	ja	
	57	keine Meldung durch EVU	Fahrzeit-/Haltezeitüberschreitung ohne Angabe von Gründen	EVU	ggf	ja	
	58	Personal	Nur: Zugbegleiter, Servicepersonal; Personal fehlt / verspätet; Fehlhandlungen durch Personal EVU	EVU	ja	ja	
	59	Sonstiges	Warten auf Fahrplan bei kurzfristiger Bestellung	?	ja	ggf	
<b>Fahrzeuge</b>							primär
	60	Umlauf-/Einsatzplanung	Abweichende / Außerplanmäßige Zugbildung; fehlende Fahrplanunterlagen	EVU	ja	ja	
	61	Zugbildung durch EVU	Verzögerungen bei Tfz-Wechsel / Stärken / Schwächen	EVU	ggf	ja	

Bereich	Kode	Ursache	Beispiele / Hinweise*	Verursacher	Feinkodierung**	Pönale***	Anmerkungen
	62	Reisezüge	Bremsstörungen; fehlende Bremsleistung; Verunreinigungen	EVU	ggf	ja	
	63	Güterzüge	Bremsstörungen; fehlende Bremsleistung; Luftversorgung	EVU	ggf	ja	
	64	Triebfahrzeuge	Störungen an Bremsen / Antrieb / Zug- und Stoßeinrichtungen / Bordelektrik / Zugsicherung	EVU	ggf	ja	
	68	Personal	Nur: Tf, Wgm, Rangierer; Fehlhandlungen / Fehlbedienungen; Dienstunfähigkeit	EVU	ja	ja	
	69	Sonstiges		?	ja	ggf	
<b>EVU auf angrenzenden Netzen</b>							primär
	70	nächstes EVU	fehlendes Personal; Streik; Weigerung	n.v.	ja	nein	
	71	vorheriges EVU	Aussetzen von Schadwagen; Korrektur der Zugbildung; Warten auf Unterlagen	n.v.	ja	nein	
<b>externe Einflüsse</b>			<b>Dritte / Höhere Gewalt</b>				primär
	80	nächstes EVU	Personen / Tiere im Gleis; Unfall / Störung / Streik	n.v.	ja	nein	
	81	dienstliche Anordnungen / Streik	Streik	n.v.	ja	nein	
	82	Witterung	Bahnsteige nicht geräumt; Schäden durch Unwetter / Blitzschlag; Beeinträchtigungen durch Schneefall	n.v.	ja	nein	
	83	Schmierfilm	Anfahr- und Bremsschwierigkeiten	n.v.	ja	nein	
	84	behördliche Maßnahmen / Anordnungen	Arzt / Notarzt im Zug; außerplanmäßige Wagenaussetzung; Kampfmittelräumung; Fahndungs-/Ermittlungsarbeiten; Großveranstaltungen	n.v.	ja	nein	
	85	Fremdeinwirkung	Behinderung / Störung von Anlagen und Fahrzeugen durch Dritte; Feueralarm; Bombendrohung; Notbremsung; Nichtbeachtung StVO am BÜ	n.v.	ja	nein	
	89	Sonstiges		?	ja	nein	
<b>Sekundäre Ursachen</b>			<b>NICHT Anlagen / Fahrzeuge / Prozesse</b>				sekundär
	90	Gefährliche Ereignisse	Entgleisung; Aufprall; (Personen-)Unfall; Signalverfehlung; Zugtrennung bei besetzten Reisezügen	n.v.	ja	nein	Eintrag in Unfallmeldung; betriebliche Ermittlungen
	91	Zugfolge (betroffener Zug war plan)	besetzte Gleise; Kreuzung; Überholung	n.v.	ja	nein	
	92	Zugfolge (betroffener Zug war verspätet)	besetzte Gleise; Kreuzung; Überholung	n.v.	ja	nein	
	93	Wende	Tfz-Übergang; vorzeitige Wende auf Unterwegsbahnhof	n.v.	ja	nein	
	94	Anschluss	Anschlussaufnahme; Warten auf Bus; Warten auf SEV	n.v.	ja	nein	
	95	Flügel	Flügelzug / Hauptzug verspätet bei der Ankunft; Kuppelprobleme; Probleme bei der Zugtrennung	n.v.	ja	nein	
	99	Sonstiges		?	ja	nein	

\* Hier: auszugsweise Auflistung; die detaillierte Kodierung erfolgt in Anlehnung an die Ril 420.9001A02; Stand 12.12.2010

\*\* Feinkodierung erfolgt in Abstimmung mit der Bahnbetriebsleitung; Kodierung erfolgt in Textform und enthält - soweit erforderlich - weiterführende Angaben zur Sache.

Feinkodierung "ja" = erfolgt in jedem Fall; "ggf" = erfolgt bei Bedarf bzw. auf Anforderung / in Abstimmung mit dem EVU bzw. bei Minderung nach § 21 Abs. 6 EIBV

\*\*\* Pönale "ja" = Zusage gemäß vordefiniertem Verursacher; Pönale "ggf" = Zusage gemäß ermitteltem Verursacher; Pönale "nein" = externer Verursacher

EIU Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen

BdS Betreiber der Schienenwege

EVU Eisenbahn-Verkehrsunternehmen

n.v. nicht vertragsrelevant / nicht verfügbar

? Ursachenzuordnung gemäß Feinkodierung

## Pönalisierung von Verspätungen

Gemäß SNB - Anreizsystem der Rurtalbahn erfolgt die Pönalisierung anhand der Zusage von Verspätungsursachen gemäß Kodierliste.

Liegt die Verspätungsursache beim Zugangsberechtigten / EVU, wird die Pönale berechnet.

Liegt die Verspätungsursache beim BdS / EIU, wird die Pönale als Minderung vom Trassenpreis in Abzug gebracht.

Pönale und Minderung werden über den Abrechnungszeitraum saldiert.

Verspätungen in Trassenprodukten ohne Pünktlichkeitsanforderung werden nicht pönalisiert.

Züge mit Verspätungen > 3 min in pünktlichkeitsrelevanten Trassenprodukten gelten als verspätet. Die 4. Minute über Plan ist die 1.

Verspätungsminute

<b>Pönale je Verspätungsminute*</b>	<b>1,00 €</b>
-------------------------------------	---------------

\*je bestellter Trasse werden maximal 30 Verspätungsminuten angerechnet

## Minderung gemäß § 21 Abs. 6 EIBV

Minderung aufgrund nicht vertragsgemäßen Zustandes der Infrastruktur wird wie eine infrastrukturbedingte Störungsursache mit Verspätungsfolge behandelt.

Die Pönalisierung erfolgt gemäß Kode 1x bis 4x der Kodierliste zu Lasten des EIU.



## Mitteilung zur Betriebsqualität

gemäß den Vorgaben des Anreizsystems im Rahmen der SNB

Mitteilung an Zugangsberechtigten:	
Name	Verkehrsunternehmen GmbH
Anschrift	Bahnhofstr. 1
PLZ / Ort	12345 A-Stadt
Ansprechpartner	Herr Mustermann
Tel	030 - 12345-6
Fax	030 - 12345-7
eMail	<a href="mailto:m.mustermann@vu.de">m.mustermann@vu.de</a>

Mitteilungszeitraum	
von	03.10.2011
bis	09.10.2011

<b>32</b>	<b>Verspätungsminuten gesamt</b>
<b>12</b>	<b>EIU</b>
<b>14</b>	<b>EVU</b>
<b>6</b>	<b>n.v.</b>
<b>-2</b>	<b>Saldo EIU - EVU</b>



Rurtalbahn GmbH  
 Kölner Landstr. 271  
 52351 Düren  
 Herr Götdecke  
 02421 - 3901-92  
 02421 - 3901-35  
[c.goeddecke@rurtalbahn.de](mailto:c.goeddecke@rurtalbahn.de)

Ifd. Nr.	Datum	Uhrzeit SOLL	Zug Nr.	Messpunkt	min	-Kodierung			Verursacher	Anmerkungen
						Erst-	Fein-	Nach-		
1	03.10.11	8:35	4711	Bf. Heimbach	12	32	Einfahrsignal gestört nach LST-Arbeiten		EIU	
2	04.10.11	11:22	4712	Bf. Düren	14	54			EVU	
3	05.10.11	16:45	4713	Bf. Linnich	6	85	Notbremsung am BÜ Broich wg. Straßenverkehrsteilnehmer		n.v.	Verzögerung durch pol. Ermittlungen
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										

EIU Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen = Betreiber der Schienenwege  
 EVU Eisenbahn-Verkehrsunternehmen = Zugangsberechtigter  
 n.v. nicht vertragsrelevant / nicht verfügbar