



Revision des Anreizsystem im SPV

Antworten der DB InfraGO

03.06.2021

Thema 1: Einrichtung einer Softwarelösung für den Kodierprozess



Diskussionspunkt

Entwicklung einer IT-Lösung die das Beantragen, Bearbeiten und Nachhalten von Umkodierungen ermöglicht.

Bewertung

Eine IT-Lösung befindet sich in der Entwicklung. UDO, ein erster Pilot mit EVU, wurde bereits abgeschlossen. Ein weiterer Pilot (KODA) wird vrsl. Mitte/ Ende diesen Jahres durchgeführt. Eine Inbetriebnahme erfolgt im Nachgang in Abhängigkeit der Ergebnisse von KODA. In den Stellungnahmen genannte Einzelaspekte wie z.B. die Anpassung einzelner Kodierungen werden im Rahmen des Pilotes diskutiert und verprobt.

Weitere Schritte

Im Nachgang der Veranstaltung haben sich bereits ca. 20 Kunden für eine Teilnahme gemeldet. Diese wurden bereits angeschrieben und sind für den Piloten vorgemerkt. Weitere Teilnehmer können sich jederzeit melden.

Thema 2: Auflaufende Verspätungen / Schwellenwerte



Diskussionspunkt

Der Schwellenwert von z.B. Lastfahrten i.H.v. 3:30 cVmin wirkt für jede einzelne Kodierung separat. Manche EVU schlagen vor, dass, wenn mehrfach hintereinander Kodierungen <3:30 cVmin entstehen, diese aggregiert werden und damit auch im Anreizsystem berücksichtigt werden. Des Weiteren werden Verkettungen von Ursachen (z.B. im Zulauf) heute nicht im Kodierprozess berücksichtigt. Andere EVU bestätigen hingegen die heutige Vorgehensweise.

Bewertung

Der Kodierungsprozess hat die Zielstellung, im Betriebsablauf auftretende Zusatzverspätungen durch Anlagen-, Fahrzeug- oder Prozessmängel den zuständigen Betreibern zuzuordnen, damit diese Maßnahmen ergreifen, um Störungen oder Ausfälle zukünftig zu vermeiden (Zuständigkeitsprinzip). Eine Abbildung von Kausalketten ist hingegen nicht vorgesehen bzw. möglich. Zudem ist fraglich, ob bei sehr kurzen Verspätungen durch die Berücksichtigung im ARS ein Anreiz entsteht, diesen entgegenzuwirken bzw. ob dies überhaupt möglich ist. Eine Konzentration auf die Anreizsetzung bei Verspätungen ab einem gewissen Schwellenwert ist daher aus Sicht der DB InfraGO AG weiterhin sinnvoll.

Weitere Schritte

Eine Prüfung, ob eine verstärkte Anreizsetzung auf kürzere Verspätungen oder bestimmte Kodierungen sinnvoll ist, sollte nach einem längeren Erfahrungszeitraum erfolgen.

Thema 3: Anpassung der Anreizentgelte um Inflation



Diskussionspunkt

Seit Einführung des Anreizsystems im SPV zum 01.06.2019 sind die Anreizentgelte bis einschließlich TPS 2022 in selbiger Höhe beantragt und beschieden worden. Es wurde angeregt, ob die Berücksichtigung der Inflation und/ oder eine Angleichung an die Entwicklung der Trassenentgelte sinnvoll sein könnte.

Bewertung

Eine jährlich Angleichung der Anreizentgelte ist aus Sicht der DB InfraGO als Automatismus per se nicht geboten. Die Entgelte des Anreizsystem wurden im Rahmen des Runden Tisch Baustellenmanagements ausgehend von EVU gemeldeten Erschwerniskosten abgeleitet. Trotzdem ist wahrscheinlich auch bei diesen Kosten eine Entwicklung beobachtbar. Die Berücksichtigung der Inflation und Produktivität ist daher grds. vorstellbar, analog zum Vorgehen der Bundesnetzagentur bei der Bestimmung der Obergrenze der Gesamtkosten. Dabei können sich jedoch Entwicklungen nach oben oder unten ergeben. Bspw. ergäbe sich für 2023 eine Wert von 50,91 EUR je cVmin für Bau im SPFV, 15,97 EUR je cVmin im SPNV und 1,00 EUR je cVmin für alle weiteren VUs (Herleitung auf folgender Seite).

Weitere Schritte

Angesichts der Ergebnisse in sehr ähnlicher Höhe zu heutigen Beträgen und der bisher kurzen Laufzeit des Anreizsystem kann davon ausgegangen werden, dass die Anreizentgelte nicht erheblich von den RTB-Werten abweichen. Eine erneute Überprüfung wäre zum Zeitpunkt der nächsten Revision geboten.

Zu Thema 3: Anpassung der Anreizentgelte um Inflation



Herleitung

Grundsätzlich ist das Vorgehen mit dem der Bundesnetzagentur bei der Bestimmung der Obergrenze der Gesamtkosten identisch. Neben der Berücksichtigung der Inflation ist des Weiteren die Entwicklung der Produktivität zu betrachten. In einem ersten Schritt wurde hierauf verzichtet. Die Entwicklung der Produktivität sorgt grds. zu einer negativen Anpassung der Anreizentgelte.

| Jahr | 5-Jahresschnitt | Effekt auf die Anreizentgelte | | |
|------|-----------------|-------------------------------|--------------|-------------|
| | | SPFV Bau | SPNV Bau | SPV Non Bau |
| 2019 | 0,81% | 51,00 | 16,00 | 1,00 |
| 2020 | -0,57% | 50,71 | 15,91 | 0,99 |
| 2021 | -0,36% | 50,53 | 15,85 | 0,99 |
| 2022 | 0,18% | 50,62 | 15,88 | 0,99 |
| 2023 | 0,58% | 50,91 | 15,97 | 1,00 |

Berechnet wird der 5-Jahresschnitt z.B. für das Jahr 2023 aus den individuellen Änderungsraten der Jahre 2015 – 2019. Quelle der Änderungsraten ist Destatis/ Gewerbliche Erzeugnisse.

Thema 4: Einrichtung einer neutralen Schlichtungsstelle



Diskussionspunkt

Heute ist nach 12-Tagen der Kodierprozess abgeschlossen. Ein UKA ist nur einmal möglich und eine weitere Schlichtungsstelle ist nicht vorgesehen.

Bewertung

Grundsätzlich erlaubt das Regelwerk heute keine weitere Bearbeitung von entschiedenen UKAs. Aber, auch heute schon unternimmt die DB InfraGO AG weitere Aufklärung und berichtigt offensichtliche Fehler. Des Weiteren wird monatlich die Entwicklung der UKAs in Summe, aber ebenso die Entwicklung der Annahme-/Ablehnungsquote gemonitort. Diese hat sich durch die Einführung des Anreizsystem nicht wesentlich verändert. Die Zuständigen für den Umkodierungsprozess sind dabei weisungsfrei und bringen eine ausgeprägte betriebliche Expertise mit, um die Fälle bestmöglich zu bewerten. Dieses Know-How und die entsprechenden technischen Voraussetzungen müssten in einer externen Schlichtungsstelle erstmal entwickelt werden.

Weitere Schritte

Aus Sicht der DB InfraGO AG ist keine neutrale Schlichtungsstelle erforderlich. Ungeklärt ist zudem woher die notwendigen Ressourcen kommen (Personal, Kosten etc.).
