



Das Anreiz- und Sanktionssystem im Netz

Anstriche zu Erfolgsfaktoren, Erfolgen und Zugfolgen

Arbeitspapier

Erster Entwurf

GSE

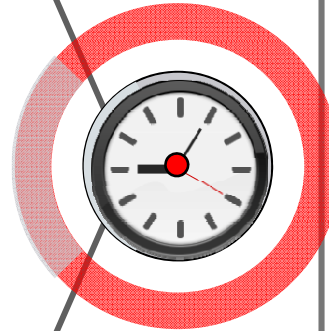
Berlin, 15. November 2007

Ein Anreiz- und Sanktionssystem ist zwingend erforderlich Erfolgsfaktoren sind Fairness, Effizienz und Wirksamkeit



Ausgangslage

- Die **Transportqualität** ist ein entscheidender **Erfolgsfaktor**
- Die **Pünktlichkeit** ist der wichtigste **Qualitätstreiber**, mit zukünftig noch größerer Bedeutung
- Die hohen Netzinterdependenzen machen **isolierte Maximierung** durch Einzelne **unmöglich** und netzübergreifende Optimierung notwendig
- **Fairer Wettbewerb** und notwendige Planungssicherheit **erfordern Kompensationen**
- Deswegen ist ein wirksames **Anreiz- und Sanktionssystem** zur übergreifenden Steuerung über kurz oder lang unabdingbar
- Hier steht **DB Netz in der Verantwortung**, da es allein die notwendige netzübergreifende Verbindlichkeit garantieren können.
- Die **Verbindlichkeit** ist für DB Netz ein **zweischneidiges Schwert**, da es einen großen Teil der Verspätungen selbst verursacht



Anreiz- und Sanktionssystem

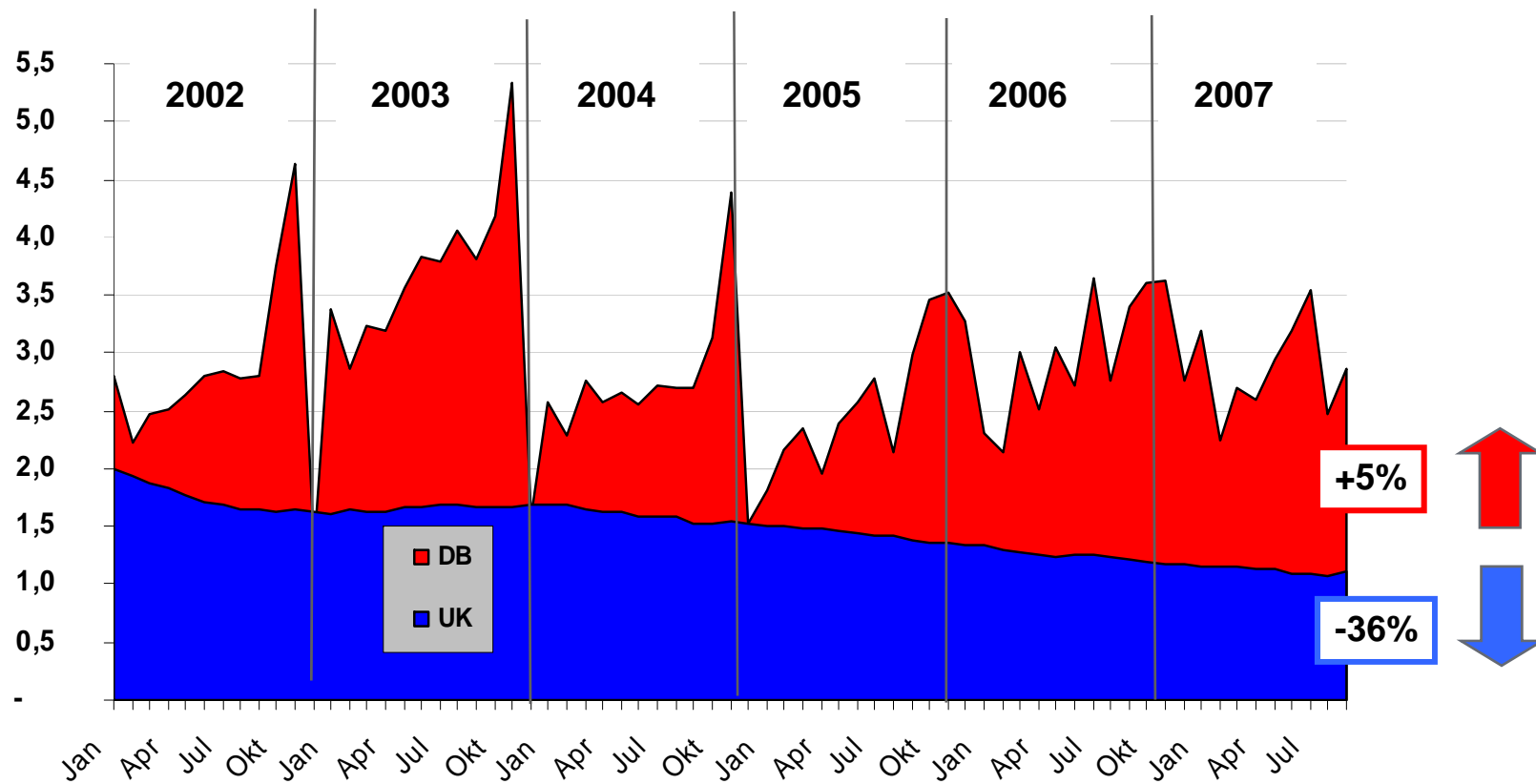
- ➔ **Logik und Transparenz bei der Anreiz-Systematik**
- ➔ **Effizienz und Pragmatismus bei der Verspätungserfassung**
- ➔ **Fairness und Nachvollziehbarkeit bei der Verspätungszuordnung**
- ➔ **Konsequenz und Wirksamkeit bei der Sanktionierung**
- ➔ **Stetige und nachhaltige Steigerung der Netzqualität**

Erfolgsfaktoren

Das Anreizsystem in UK wird stetig kalibriert und half bei der deutlichen Pünktlichkeitsverbesserung trotz rasant wachsenden Marktes



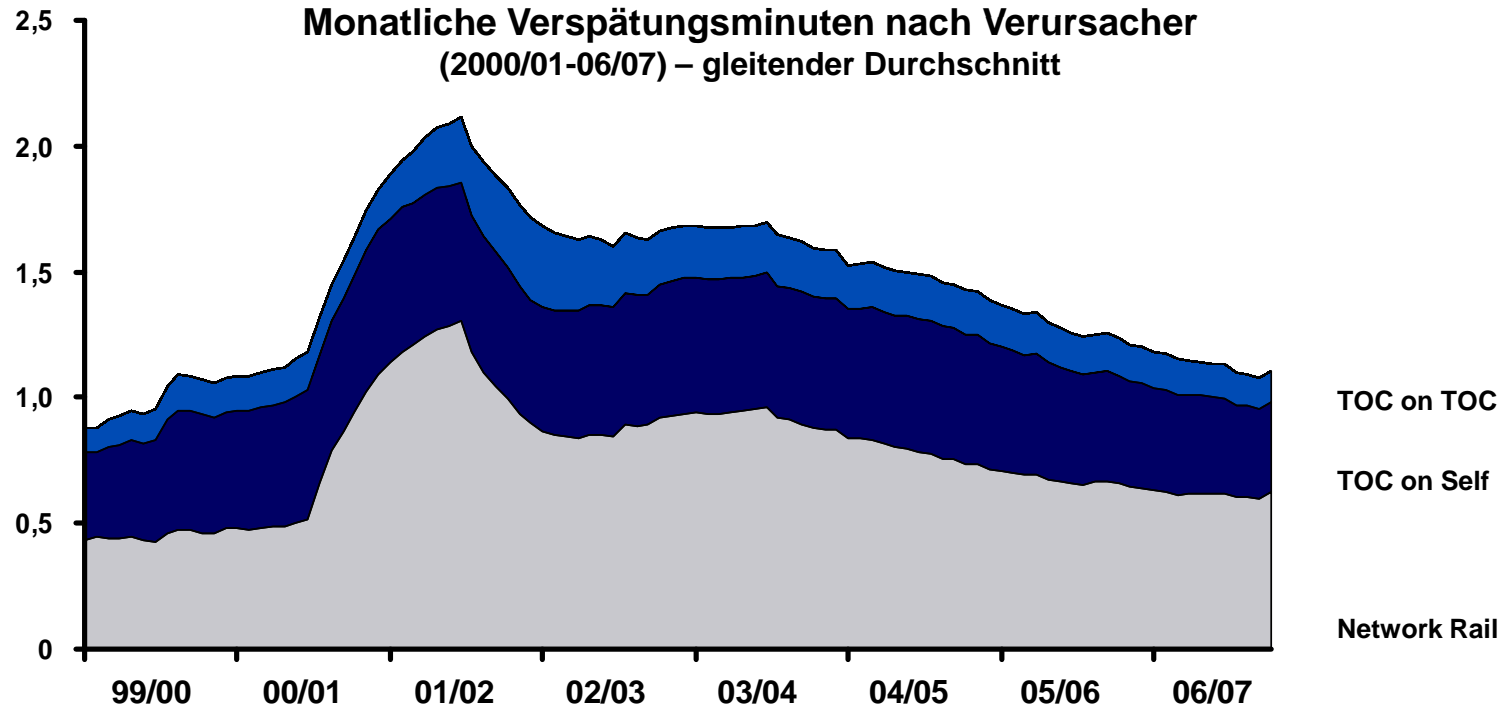
Entwicklung der monatlichen Verspätungsminuten in Deutschland und Großbritannien



Nach GAU in 2001 konnten die Verspätungsminuten in Großbritannien deutlich reduziert werden – vor allem dank der Transporteure



Mio. Verspätungs-
minuten pro Monat



Network Rail's
Anteil* (%)

45.7 50.7 58.6 53.3 55.8 52.9 52.4 54.3

Anmerkung :* Network Rail share is the percentage of the total over the whole year, Source :DfT (DS00168)

Bei der Entwicklung eines Anreiz- und Sanktionssystems müssen viele Positionen abgewogen und grundlegende Fragen diskutiert werden



Was löst die Zahlungen aus?

- Jede Verspätungsminute
- Überschreiten eines Schwellenwertes

- ➔ Einschätzung der Abstrahleffekte von Verspätungsminutern
- ➔ Einschätzung des administrativen Aufwandes

Welche Höhe sollten die Pönalen haben?

- Bandbreite je nach Perspektive groß
- Kundendifferenzierung denkbar

- ➔ Je höher, desto größer die Steuerungswirkung
- ➔ Hohe Pönalen können falsche kontraproduktive Anreize setzen

Wie hoch ist der Erfassungsaufwand?

- Hoch bei perfekter Messung aller V-Min
- Geringer bei pragmatischen Lösungen

- ➔ Je höher die Pönale, desto größer die Steuerungswirkung
- ➔ Hohe Pönalen können falsche kontraproduktive Anreize setzen

Außerdem spielen flankierende Bedingungen eine große Rolle



Umgang mit Sekundärverspätungen

- Keine Berücksichtigung
- Zentrale Clearingstelle Netz

- ➔ Für konsequente faire Steuerung Kompensationen notwendig
- ➔ Pragmatisches Handling wegen Kettenreaktionen erschwert

Umgang mit Ausseneinflüssen

- Keinerlei Berücksichtigung
- Betroffene Unternehmen wird wie Verursacher pönalisiert

- ➔ Für konsequente Einforderung der Pünktlichkeiten an den Netzschnittstellen ist Als-Ob Pönalisierung notwendig

Neutralität und Schlichtung

- Wie wird die Neutralität bei der Zuordnung gewahrt?
- Wie wird im Konfliktfall geschlichtet?

- ➔ Neutralität kann durch intelligente Prozessketten erreicht werden
- ➔ Für Schlichtung neutraler Dritter notwendig