



# Auftaktworkshop Anreizsystem im Güterverkehr

Frankfurt am Main/ Online

---

23.03.2023

- 1. Einführung und Spielregeln**
2. Zahlen, Daten und Fakten: Entwicklungen seit Einführung des Anreizsystems
3. Weiterentwicklung des Anreizsystems im SGV und Ausblick auf die kommenden Monate

# „Spielregeln“ für die Online-Veranstaltung und Umgang mit Fragen



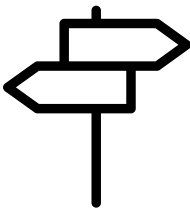
- **Schalten** Sie sich bitte **stumm**, um Hintergrundgeräusche zu vermeiden.
- Halten Sie die Verbindung stabil durch **Ausschalten der Kamera**.
- **Stellen Sie gerne Ihre Fragen!** Nutzen Sie hierfür bitte den **MS Teams-Chat**. Wir beantworten Ihre Fragen im Rahmen der Vorstellung einzelner Folien.

# Die DB InfraGO AG hat zum Ziel eine transparente, offene und zielorientierte Diskussion mit Ihnen zu führen



**Gemäß dem ERegG ist ein Anreizsystem zwingend erforderlich.** Gleichzeitig haben die letzten Jahre gezeigt, dass das derzeitige Anreizsystem **zu hohem Aufwand für alle Beteiligte** führt.

- **Die DB InfraGO AG hat zum Ziel mit dem Markt ein System zu entwickeln, das einen Anreiz zur Verbesserung der betrieblichen Qualität beinhaltet.** Dabei soll **Handhabbarkeit** und **Nachvollziehbarkeit** im Zentrum stehen.

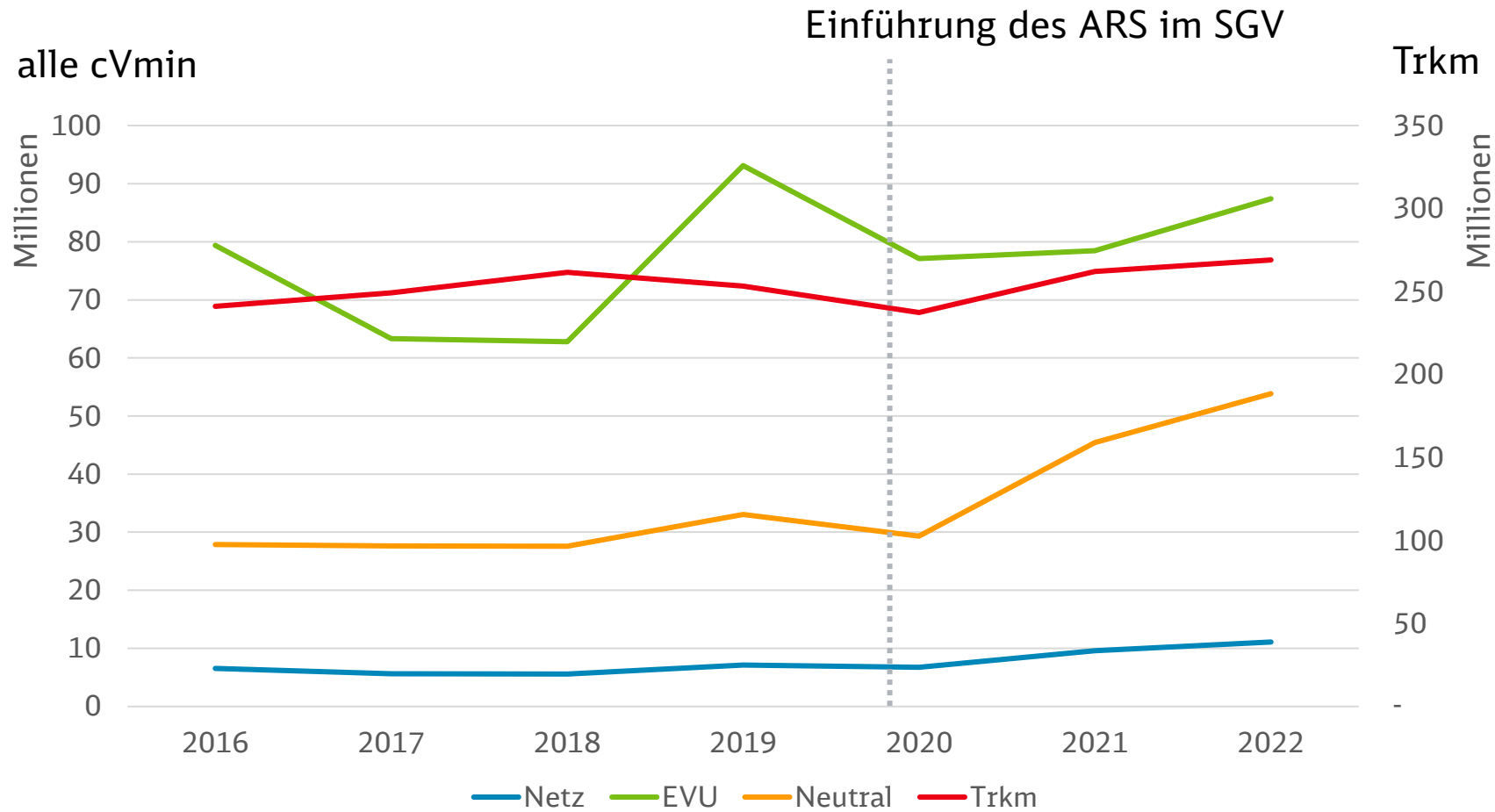


Die Bundesnetzagentur hat anstatt der Vereinbarung die sogenannte Fiktion angenommen und damit eine Implementierung des Anreizsystem im SGV ermöglicht.

- **Die DB InfraGO AG erhofft sich die Fiktion mit einer Vereinbarung ersetzen zu können,** so dass EIU und EVU gemeinsam an einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schiene mitwirken.

1. Einführung und Spielregeln
- 2. Zahlen, Daten und Fakten: Entwicklungen seit Einführung des Anreizsystems**
3. Weiterentwicklung des Anreizsystems im SGV und Ausblick auf die kommenden Monate

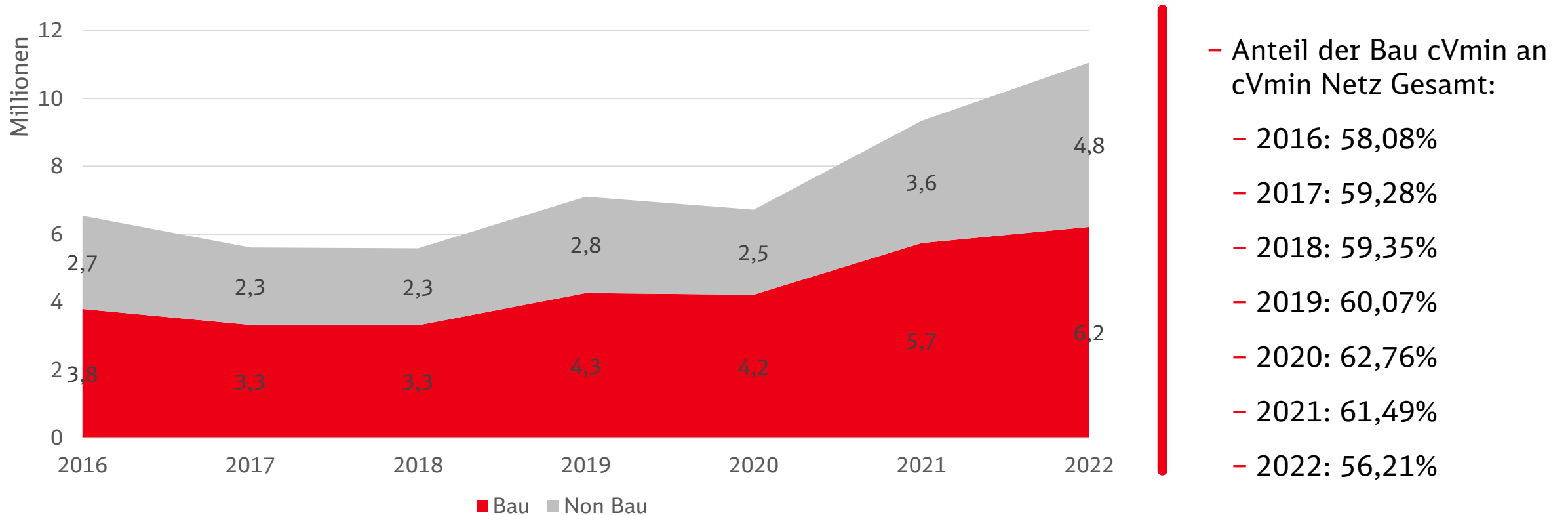
# Die Entwicklung der cVmin war in den letzten Jahren sowohl auf Seiten EVU als auch auf Seiten DB InfraGO leicht steigend



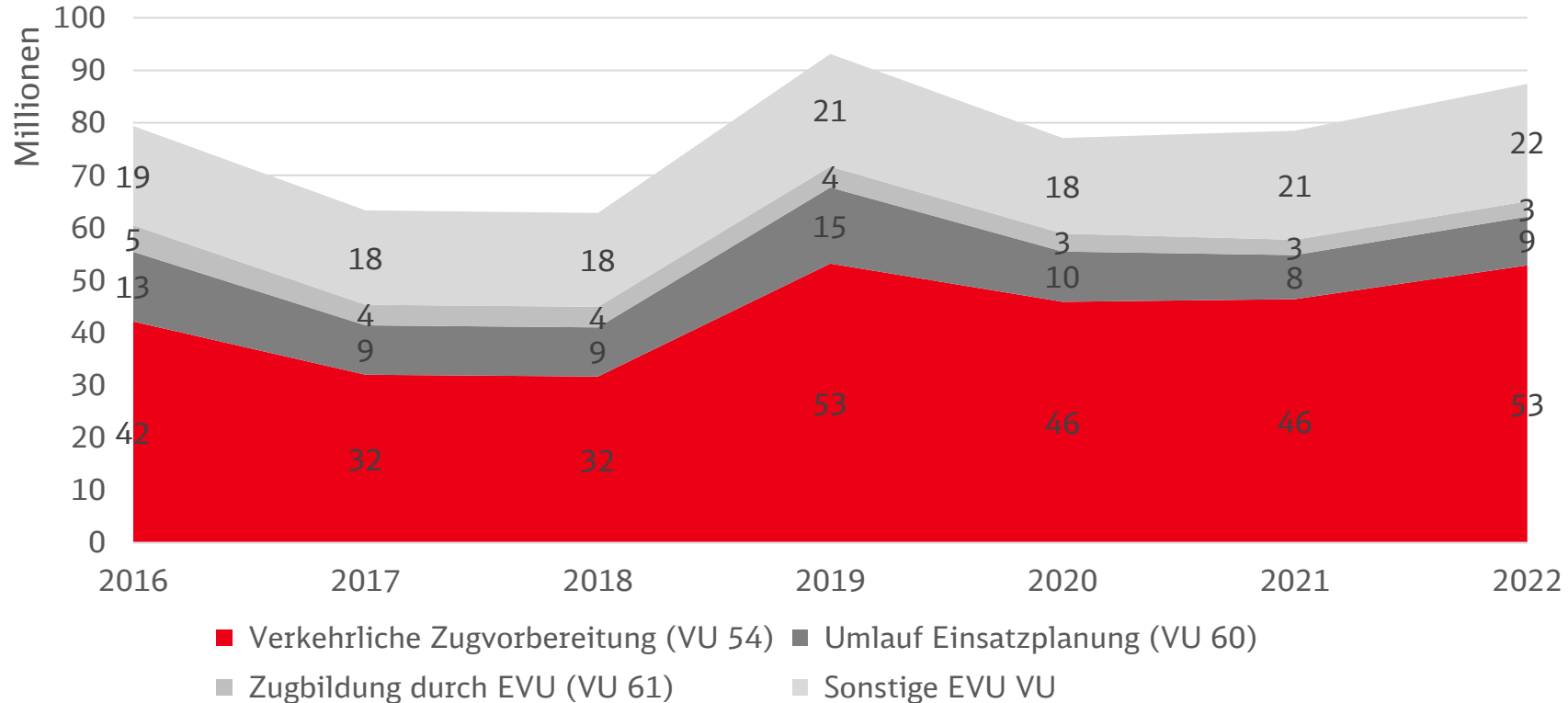
Covid-19-Pandemie

- Insgesamt lässt sich eine steigende Tendenz der cVmin in allen Kategorien feststellen
- Ein isolierter Effekt des Anreizsystems ist nicht ermittelbar, eine Wirksamkeit kann aus den Daten jedoch ebenfalls nicht geschlossen werden

# Bei insgesamt steigenden cVmin steigen die Non-Bau-cVmin in den letzten Jahren etwas stärker als die Bau cVmin



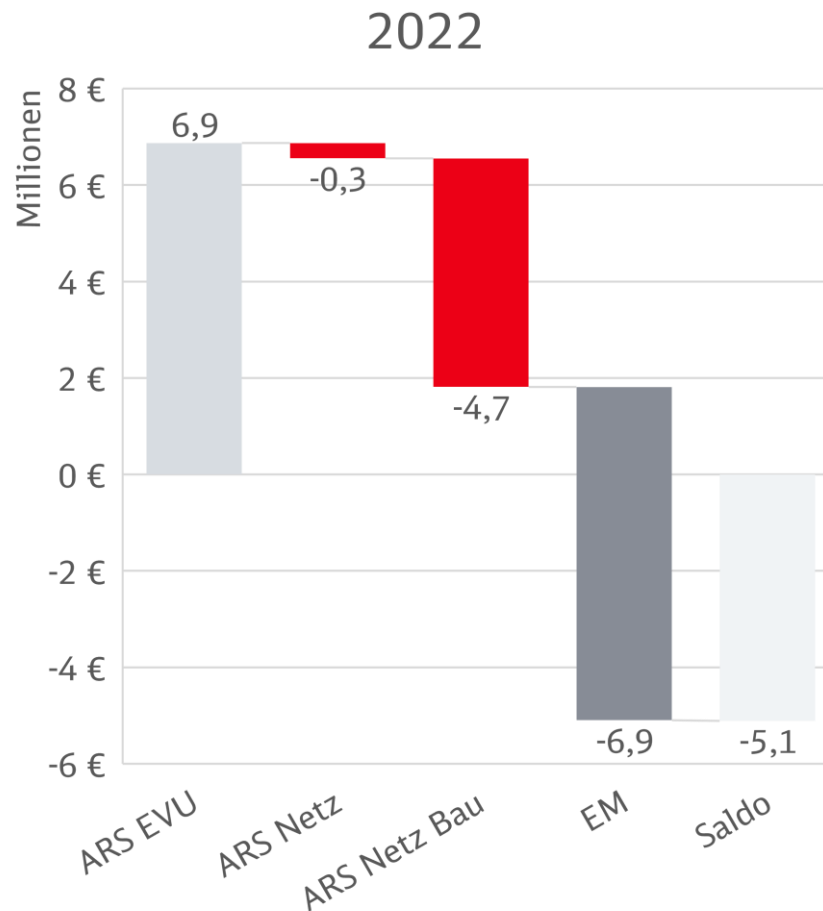
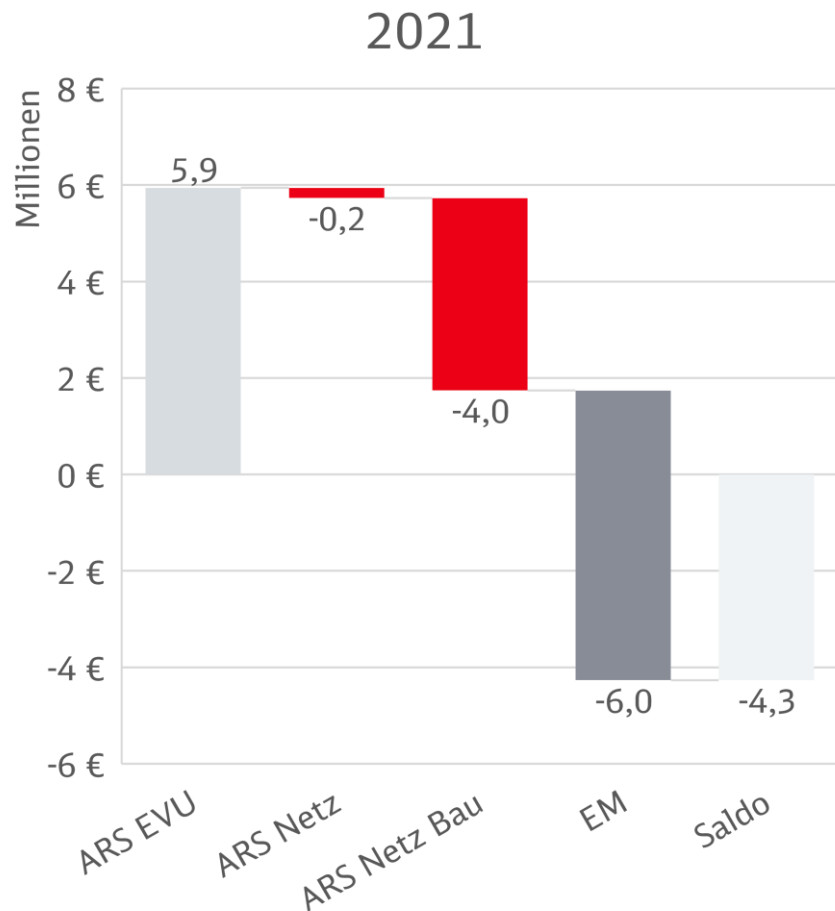
# Bei den EVU-bedingten cVmin stellen die verkehrliche Zugvorbereitung den größten Anteil an den cVmin



– Die verkehrliche Zugvorbereitung ist der größte Einzelblock an Zusatzverspätungen im Bereich der EVU-bedingten Ursachen. Dabei ist der Anteil an den Gesamt cVmin von ca. 53% in 2016 auf ca. 60% in 2022 gestiegen.



# Betrachtet man die Zahlungsströme des ARS und der Entgeltminderung ist die DB InfraGO AG Nettozahler



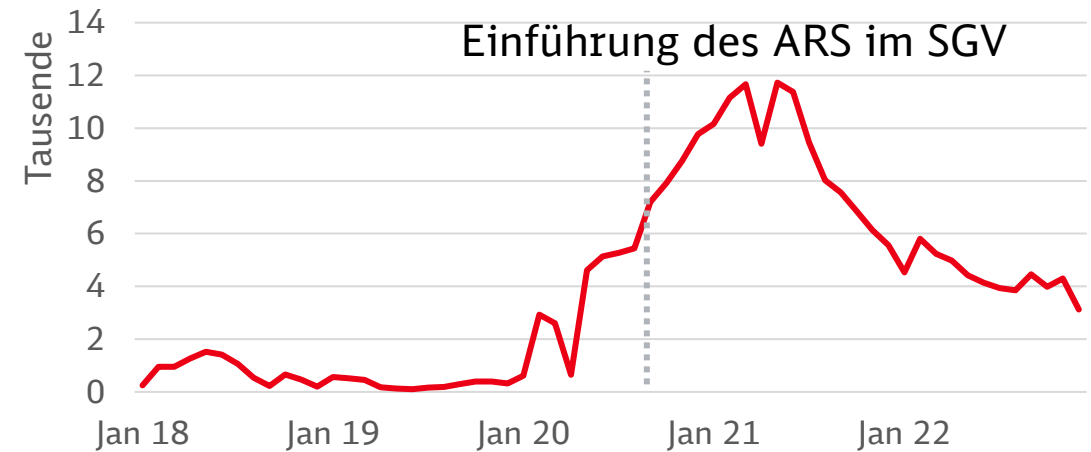
- Im Anreizsystem betrug die Gesamtzahlung von EVU an DB InfraGO in 2021 ca. 1,7 Mio. EUR und in 2022 ca. 1,8 Mio. EUR
- Parallel wurden in 2021 ca. 6 Mio. EUR und in 2022 ca. 6,9 Mio. EUR im Rahmen der automatischen Entgeltminderung an die EVUs ausgeschüttet
- In Summe wurde in 2021 ca. 4,2 Mio. EUR und in 2022 ca. 5,1 Mio. EUR ausbezahlt

# Nach anfänglichem Anstieg der UKAs ist zuletzt ein negativer Trend erkennbar

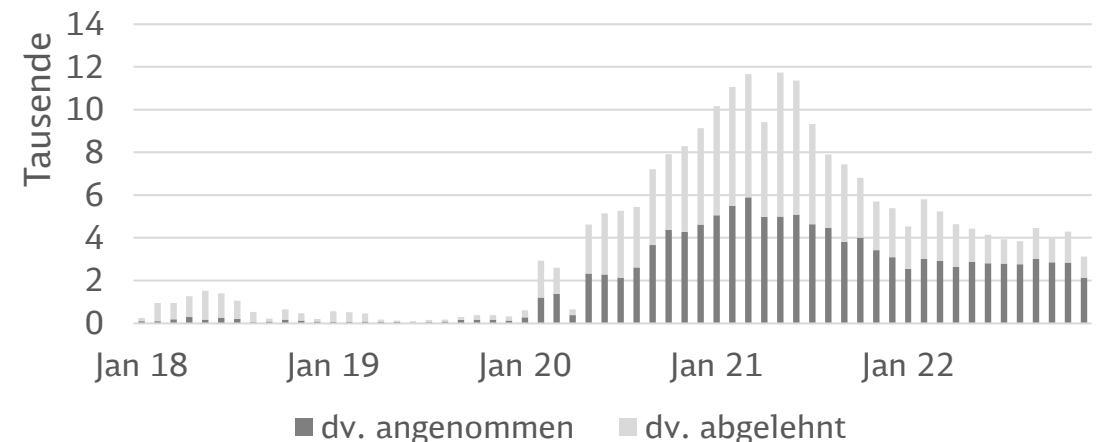


- Die Anzahl der UKA ist mit Systemstart Ende 2020 angestiegen und verblieb für das Gesamtjahr auf hohem Niveau. Seit Anfang 2022 ist ein Rückgang erkennbar.
- These: EVUs haben nach anfänglichem aktivem Umkodieren den Aufwand reduziert und sich ggf. auf wenige (entgeltrelevante) Kodierungen konzentriert. Auch das bessere Verständnis des Kodierprinzips hat sich vsl. positiv ausgewirkt.
- Während 2018 nur ca. 0,6% aller Kodierungen betroffen waren, hat sich die Quote auf ca. 6,1% in 2021 erhöht und ist in 2022 auf ca. 2,7% zurückgegangen.
- Die Annahmequote ist im Mittel vor Einführung von ca. 40% auf ca. 50% gestiegen. Durch die aktive Teilnahme am Umkodierverfahren einer Vielzahl von EVU ist die Qualität abgerechneter Umkodierungen aus Sicht der DB InfraGO AG hoch.

Entwicklung der UKA



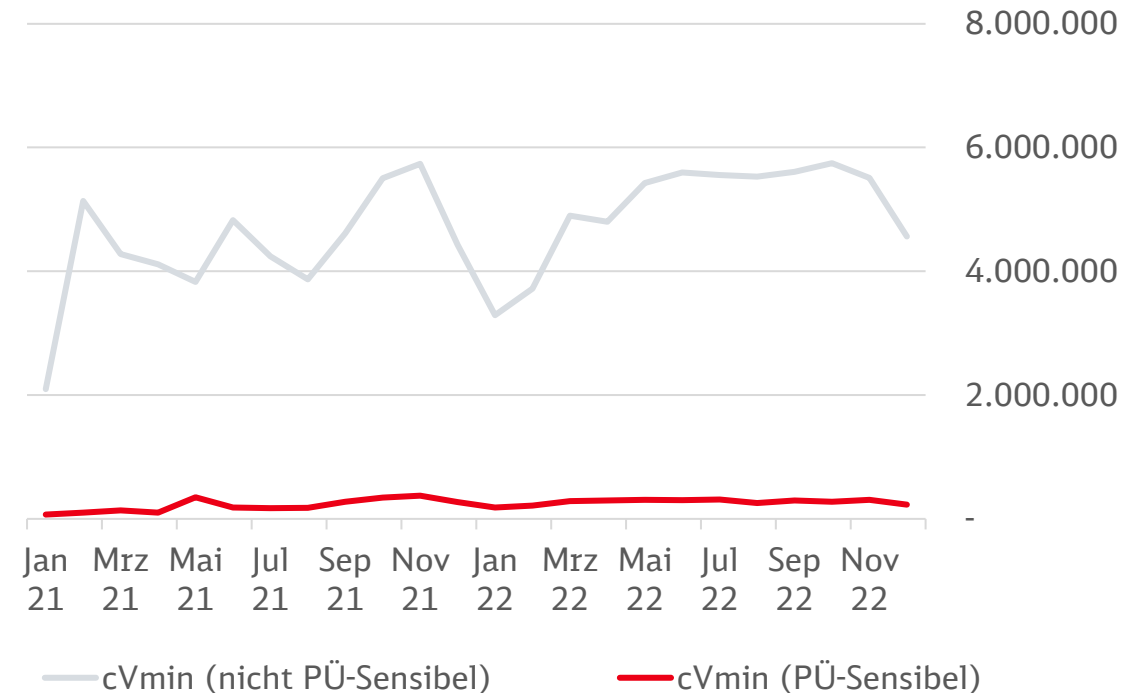
Angenommene vs. Abgelehnte UKA



# Von der Möglichkeit der Pünktlichkeitsdifferenzierung wird nur in geringem Maße Gebrauch gemacht



- 2021 wurden nur ca. 4,1% und 2022 nur ca. 4,7% aller Zugfahrten in der Kategorie „PÜ-Sensibel“ kodiert.
- Die Mehrheit dieser Bestellungen sind im Zuge von Express-Trassen erfolgt (insbesondere durch die Pandemieförderung ist der Anteil von Expresstrassen in 2019 von ca. 0,4% auf 1,9% in 2021 gestiegen).
- Eine gezielte Bestellung von PÜ-Sensiblen Trassen findet nur untergeordnet statt.



# Die wirtschaftlichen Tragfähigkeit des ARS ist aus DB InfraGO-Sicht gewährleistet



- Schwellenwerte und Eurobeträge wurden so kalibriert, dass die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Verkehrsdienste aus Sicht DB InfraGO nicht gefährdet ist.
- Betrachtung auf Ebene der Kunden ergibt, dass es nur wenige – geringe – Ausschläge bei den Aus- bzw. Einzahlungen der EVU gibt.
- Umsatz (Größe eines EVUs) ist kein bestimmender Faktor für die Ein-/Auszahlungen.
- Im Schnitt beträgt die Belastung der EVU ca. 0,007 EUR-Cent je Trkm, für die Kundennummern mit dem absoluten Minimal- (= ca. -179 TEUR) bzw. Maximalbetrag (= ca. 205 TEUR) beträgt die Entlastung bzw. Belastung je ca. 0,04 EUR-Cent je Trkm.

Quantile*	1	2	3	4
Umsatz (in Mio. EUR)	363,3	10,92	65,72	371,2
Anzahl Kundennummern	109	109	109	108
Durchschn. Summe im Anreizsystem	-9.500 €	428 €	2.577 €	23.258 €
Max	83 €	949 €	5.402 €	204.780 €
Min	-178.710 €	84 €	953 €	5.624 €
Absolute Summe im Anreizsystem (in Mio. EUR)	- 1,04	0,05	0,28	2,51

Gebildet wurden die Quantile auf Basis der Netto-Beträge im Anreizsystem für das Jahr 2022. Z.B. das Quantil 1 enthält die ersten 109 Kundennummern begonnen mit den höchsten Auszahlungen.

1. Einführung und Spielregeln
2. Zahlen, Daten und Fakten: Entwicklungen seit Einführung des Anreizsystems
- 3. Weiterentwicklung des Anreizsystems im SGV und  
Ausblick auf die kommenden Monate**

# Ziele der DB InfraGO AG für das neue Anreizsystem im SGV auf Basis der ausgewerteten Daten

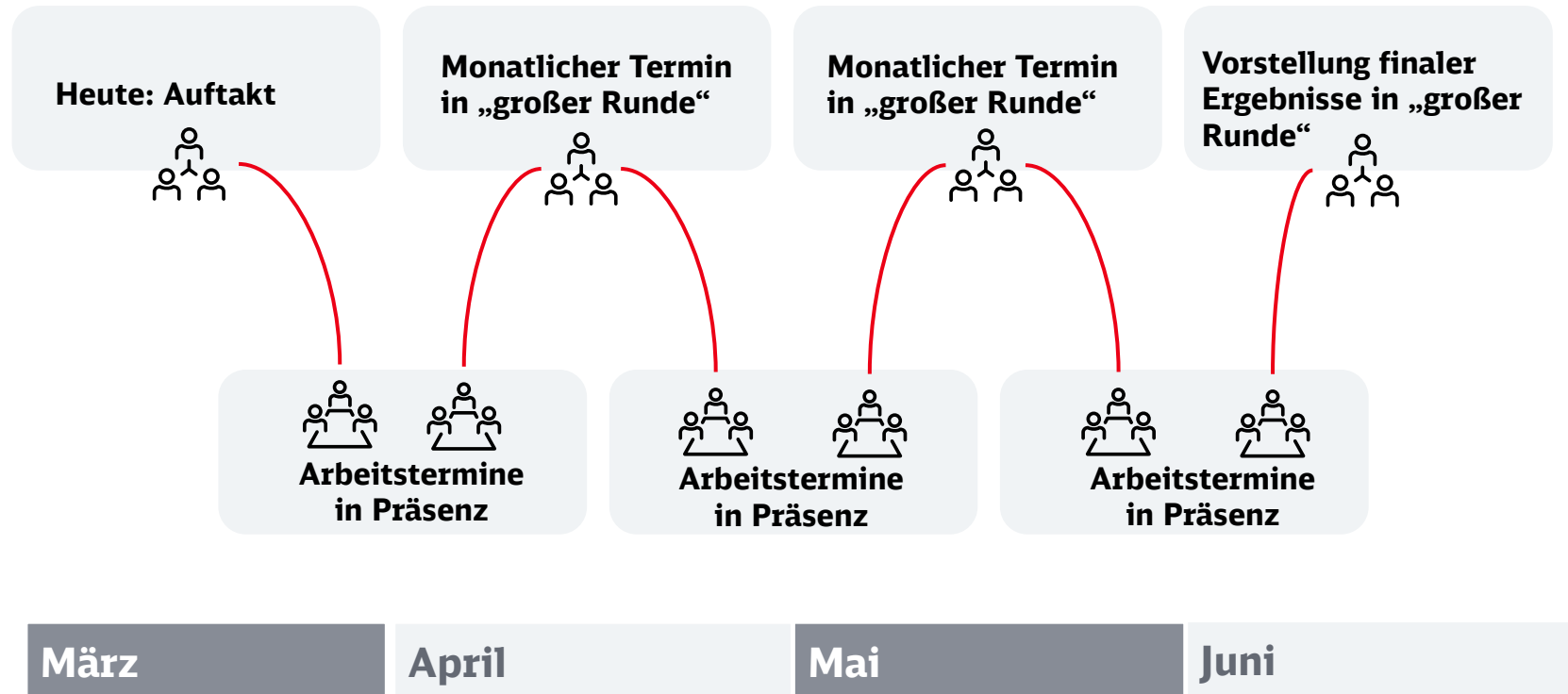


1. **Stärkere Fokussierung** auf einzelne Aspekte mit gezieltem Steuerungsanreiz
2. **Reduktion der Komplexität und damit des administrativen Aufwands** auf Seiten der EVU und der DB InfraGO AG
3. **Berücksichtigung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit** der Akteure bei der finanziellen **Kalibrierung des Systems**

# Zur Entwicklung einer gemeinsamen Position schlägt die DB InfraGO AG Folgeworkshops im Laufe der nächsten Monate vor



Wechsel von Arbeitsterminen in Präsenz und virtuellen Meetings zur Präsentation von Zwischenständen



# Für die Folgeformate schlagen wir die Leitung durch einen Mediator bzw. externen Moderator vor



- Die DB InfraGO AG schlägt für die Durchführung der Workshops die **Hinzunahme eines neutralen Moderators** vor. Dieser soll unabhängig den Diskussionspartnern helfen Lösungen zu finden.
- **Wir begrüßen alle Interessierten des SGV Markts an den Arbeitsworkshops teilzunehmen.** Aus Sicht der DB InfraGO AG bietet es sich aber an, um die Teilnehmerzahl handhabbar zu gestalten, dass EVUs oder Verbände **Vertreter nominieren** die diese Fachworkshops begleiten.
- Für die Gestaltung der Fachworkshops bieten sich reine Online- oder Offline-Formate an. Unser Vorschlag lautet: die Fachworkshops als Offline-Format durchzuführen.





1. Haben Sie ein **erstes Feedback** zum geplanten **Vorgehen**?
  2. Haben Sie **weitere Ziele**, die wir mit dem **Anreizsystem** verfolgen sollen?
  3. weitere **Impulse**...
- Sollten Sie Fragen oder Stellungnahmen bereits zum jetzigen Zeitpunkt abgeben wollen, freuen wir uns über eine Email an die Adresse: [ars@deutschebahn.com](mailto:ars@deutschebahn.com)

