

Weiterentwicklung Anreizsystem im Schienengüterverkehr

Marktinformationsveranstaltung zur Workshopreihe



18.12.2023 | Teams-Veranstaltung

„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.

Agenda

- 1. Begrüßung**
2. Übersicht über die Workshopreihe
3. Ergebnisse der Workshops und Vorstellung neues Anreizsystem-Modell und Entgelte
4. Diskussion und Fragen
5. Abschluss und Aussicht auf nächste Schritte

Vorstellung der Vortragenden und Agenda

Agenda	Inhalte	Vortragende/ Moderator
Begrüßung		Timon Heinrici
Übersicht über die Workshopreihe	Gesetzliche Rahmenbedingungen und Ausgangspunkt Ziele der Weiterentwicklung Ziele des Sektors und Workshopreihe Abgrenzung Anreizsystem und weitere Elemente	Ferdinand Prokisch (DB InfraGO AG) Hans-Steffen Kerth (VDV) Peter Westenberger (DIE GÜTERBAHNEN)
Ergebnisse der Workshops und Vorstellung neues Anreizsystem-Modell und Entgelte	Vorstellung der weiterentwickelten Anreizsystem-Logik Vorstellung der vorgeschlagenen Entgelte für EVU und EIU Überblick über Effekte Implementierung und Revisionstermine	Thomas Dittmann (VTG Rail Europe GmbH) Denny Jünemann (TX Logistik AG) Jens Bodensohn (DB InfraGO AG) Ferdinand Prokisch (DB InfraGO AG) Thomas Dittmann (VTG Rail Europe GmbH)
Diskussion und Fragen		Timon Heinrici
Abschluss und Aussicht auf nächste Schritte	Nächste Schritte Schlussworte	Fabian Grimm (DB InfraGO AG) Timon Heinrici

Agenda

1. Begrüßung
- 2. Übersicht über die Workshopreihe**
3. Ergebnisse der Workshops und Vorstellung neues Anreizsystem-Modell und Entgelte
4. Diskussion und Fragen
5. Abschluss und Aussicht auf nächste Schritte

Rechtliche Rahmenbedingungen und gemeinsame Ziele bilden die Anforderungsgrundlage für die Weiterentwicklung des Anreizsystems im Schienengüterverkehr



Gesetzliche Anforderungen

- Ein **Anreizsystem** ist gemäß § 39 (2) iVm Anlage 7 Ziffer 2 ERegG **notwendig**
- ERegG **fordert Vereinbarung** zwischen **EVU** und **DB InfraGO**
- Workshops in 2018 und 2019 ohne „**echte**“ **Vereinbarung**, stattdessen **Fiktion** der **BNetzA**



Zielstellungen der Weiterentwicklung

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
3. **Berücksichtigung** der **wirtschaftlichen Tragfähigkeit** der Verkehrsdienste (gem. § 39 (2) iVm Anlage 7 Ziffer 2a ERegG)

Die Workshopreihe war geprägt von einem konstruktiven und vertrauensvollen Arbeitsklima



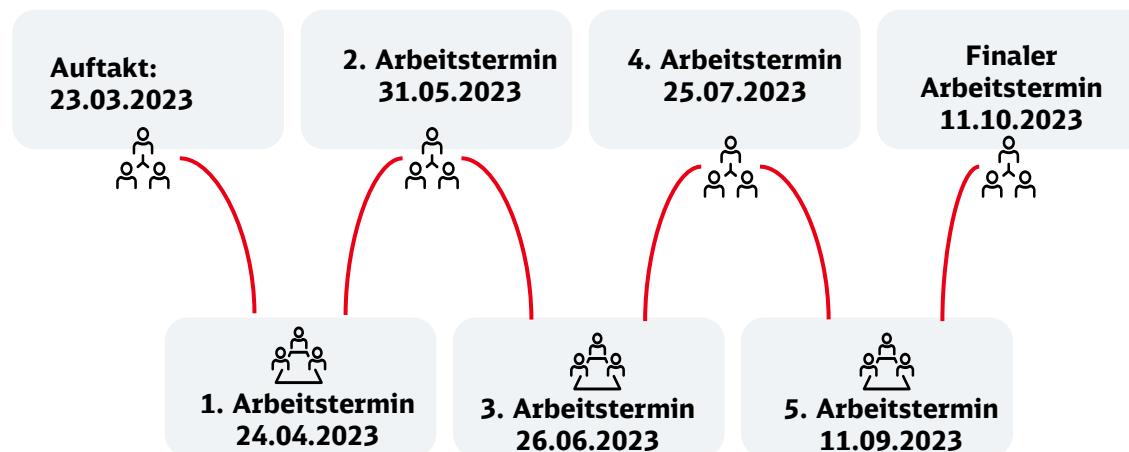
Teilnehmer: innen des Workshops

EVU, DB InfraGO AG, Verbände und als Beobachterin BNetzA



Workshopreihe

Zeitlicher Ablauf



In sechs Sitzungen konnte ein Vorschlag für die Eckwerte eines neuen Anreizsystems gemeinsam erarbeitet werden

Die Workshopreihe hat sich auf die Verringerung von Störungen fokussiert, die durch ein Anreizsystem beeinflussbar sind und zusätzlich so nicht anreizbare Themen dokumentiert

Grundsätzliche Themen

1 Infrastruktur

- Dialog zum Ausbau der vorhandenen Infrastruktur > Steigerung Kapazität
- Dialog zur Optimierung der Instandhaltung > Steigerung Verfügbarkeit

2 Planung

- Baumanagement: Erhöhung Planbarkeit für ZB und Endkunden > Steigerung Robustheit
- Tagesaktuelle Fahrpläne: Einhaltung Fristen, Lückenlos > Steigerung Qualität

3 Betrieb

- Kapazitätsmanagement wie bspw. Grenzkoordinator / Anlagendisponent > Steigerung Verfügbarkeit

4 IT

- Kompatibilität der IT-/ Betriebssysteme (insb. zu Nachbar-EIU) > Steigerung Qualität

Für die Weiterverfolgung der ausgeklammerten Themen sollen andere Formate zwischen DB InfraGO und Verbänden geplant werden

Termin am
29. Januar 2024

Verbesserung Zusammenarbeit EVU <> EIU

A Intensivierung Dialog zwischen ZB und EIU

- EIU Feedback an EVU – datengestützter Austausch (Austausch zu Hotspots etc.)
- Intensivierung Austausch Tf <> Fdl

B Planung

- Verknüpfung / Vorprozesse berücksichtigen (z.B. Personalplanung)
- Berücksichtigung von Prozessen beim Verloader, die auf Systemstabilität einzahlen (EVU/Verlader etc.)

C Betrieb

- Grenzübergang: prozessuale Verbesserungen (z.B. LPW nicht zwingend direkt an der Grenze)

Agenda

1. Begrüßung
2. Übersicht über die Workshopreihe
- 3. Ergebnisse der Workshops und Vorstellung neues Anreizsystem-Modell und Entgelte**
4. Diskussion und Fragen
5. Abschluss und Aussicht auf nächste Schritte

Das Anreizsystem soll die Leistungsfähigkeit und die betriebliche Qualität optimieren

Analysen & Diskussionen der Workshopreihe

(Klärung der Frage nach dem Mechanismus für das Anreizsystem)

Auszug von diskutierten Zielstellungen für EIU und EVU

- Erhöhung der Abfahrtpünktlichkeit
- Reduktion der Unterwegsverspätungen
- Fokussierung auf wesentliche Verspätungsminuten
- Einfache Bonus / Malus Regelungen
- Tragfähige Entgelthöhen

Vorschlag zu den Eckwerten

(Anreizsystem)

Einführung einer Zwei-Ampel Logik

- Erste Ampel bewertet Abfahrtpünktlichkeit
- Zweite Ampel bewertet die Summe der cVmin des EVU

➤ Ergebnis: „Bonus“, „Malus“ oder „Neutral“ ¹⁾

¹⁾ Die gewählten Begriffe dienen ausschließlich der Vereinfachung.

Entgelte

- An Geschäftsvorfällen orientierte Entgeltermittlung für EVU und EIU

➤ Ergebnis: Entgelte mit erhöhter Anreizwirkung

Ampellogik reduziert Anzahl relevanter Zugfahren; Bewertung erfolgt in zwei einfachen und transparenten Schritten

Regelung bei **Start auf DB InfraGO Gebiet**

Schritt 1 – Prüfung Schwellenwerte EVU für Abfahrt und Ankunft

1. Abfahrtsverspätung EVU + 2. Summe EVU bei Ankunft

 **Eingehalten**

Schwelle 60 EVU-cVmin

 **Nicht Eingehalten**

 **Eingehalten**

Schwelle 120 EVU-cVmin

 **Nicht Eingehalten**





Schritt 2 - Bewertung Zugfahrt und Berechnung Zahlung

 +  > **Bonus**

Die Höhe des **Bonus** wird anhand der **Summe der DB InfraGO Kodierungen** bemessen

 +  > **Malus**

Die Höhe des **Malus** wird anhand der **EVU-Abfahrtsverspätungen** bemessen

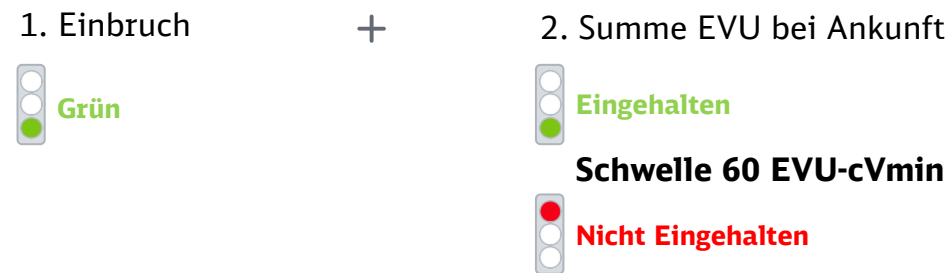
 + 
 +  > **Neutral**

Neutrale Fahrten werden **nicht** im Anreizsystem **berücksichtigt**

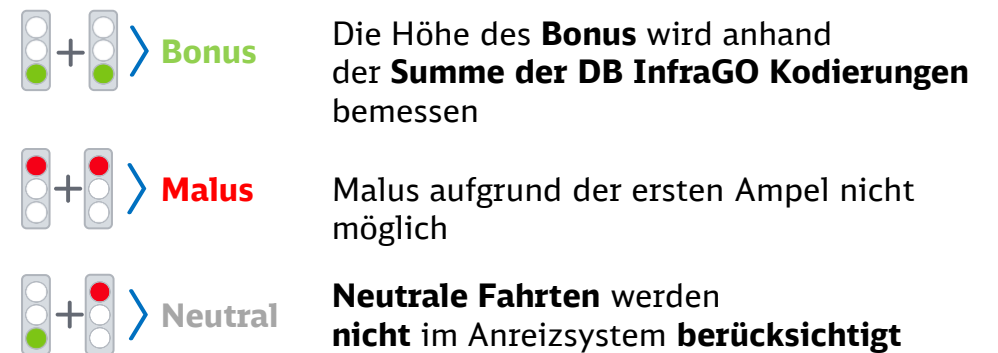
Für Züge aus fremder Infrastruktur wurde eine Anpassung der Ampellogik entwickelt

Regelung bei Einbruch aus fremder Infrastruktur

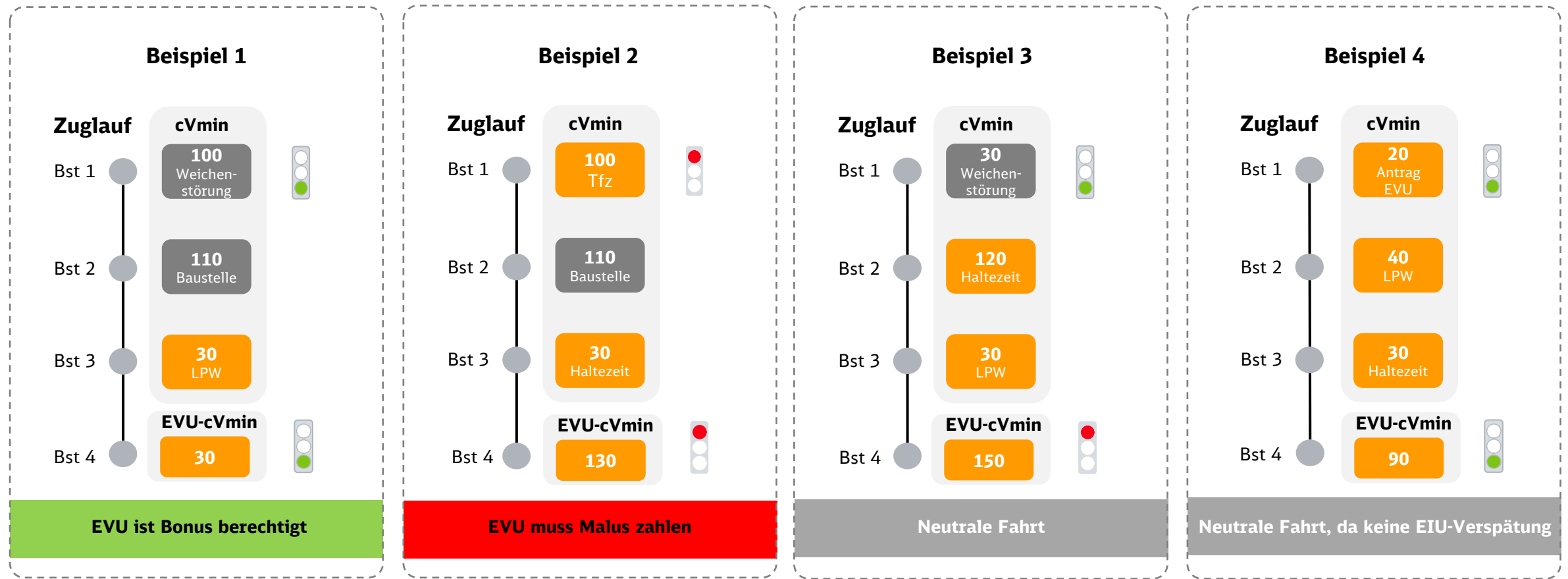
Schritt 1 – Erste Ampel „Grün“



Schritt 2 - Bewertung Zugfahrt und Berechnung Zahlung



Beispiele für die möglichen Ergebnis-Konstellationen der Ampel-Logik: Bonus, Malus und Neutral



Herleitung der Anreizentgelte der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Perspektive EVU

- EVU-Anreizentgelte sollen **betriebliche** Maßnahmen der EVU stimulieren, die einen **pünktlicheren Betriebsablauf** gewährleisten
- Bei den EVU steht der **verstärkte** Einsatz von **Fahr- und/oder Verwaltungs-/Betriebspersonalen** im **Mittelpunkt**
- Dagegen können Anreizentgelte die Vorhaltung zusätzlicher **Loks und Güterwagen** angesichts langer Vertragslaufzeiten, hoher Kosten und räumlich begrenzter Verfügbarkeit im Regelfall **nicht stimulieren**.
- Betriebspersonale 1,- Euro (basiert auf einem Stundensatz für Tf / Wgm von 60€/h) zzgl. 0,15 € Verwaltungsaufwand für Analyse etc.

Herleitung der Anreizentgelte

Herleitung der Entgelte je cVmin erfolgte anhand von Kostensätzen und Zuschlägen

		in EUR je cVmin
50	Haltezeitüberschreitung	1,15
51	Antrag EVU	1,15
52	Ladearbeiten	1,15
53	Unregelmäßigkeiten an der Ladung	1,15
54	Verkehrliche Zugvorbereitung	1,15
57	Keine Meldung durch EVU	1,15
58	Verkehrliches Personal EVU	1,15
59	Sonstige verkehrliche Gründe EVU	1,15
60	Umlauf Einsatzplanung	1,15
61	Zugbildung durch EVU	1,15
62	Reisezugwagen	1,15
63	Güterwagen	1,15
64	Triebfahrzeuge	1,15
68	Technisches Personal EVU	1,15
69	Sonstiges Fahrzeuge EVU	1,15

Idee: Gleichen Satz für Fahr-/Verwaltungs-/Betriebspersonal auch bei anderen EVU VU ansetzen (um interne Verschiebungsanreize auf EVU-Seite zu vermeiden)

Herleitung der Anreizentgelte des Eisenbahninfrastrukturunternehmens

Perspektive DB InfraGO

Verbesserungen der planerischen und betrieblichen
Behandlung der Zugfahrt durch Anreizsetzung der Prozesse:

- im **Vorfeld** (z.B. Fahrplanerstellung)
- bei der **Durchführung** (z.B. Baumaßnahmen)
- in der **Entstörung** (z.B. technische Mängel)

Wesentliche Änderungen

- Deutlicher **Anstieg** der **Entgelte** soll Anreizwirkung erhöhen
- **Zuordnung Entgelte** nach **Aufwand** anhand von Kostensätzen und Zuschlägen
 - administrativ Mitarbeitende 1,00 €/cVmin
 - technisch Mitarbeitende + Materialeinsatz 3,50 €/cVmin
 - technisch Mitarbeitende bei Bauarbeiten 4,00 €/cVmin

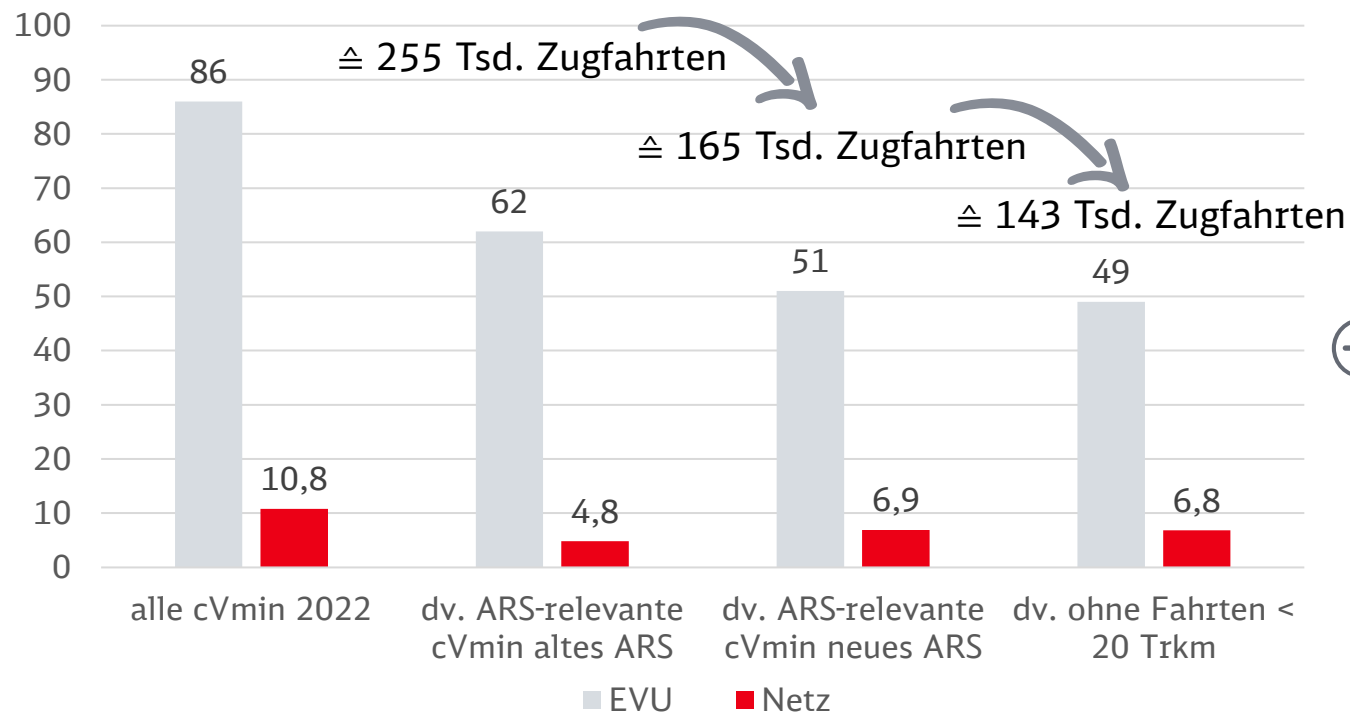
Herleitung der Anreizentgelte

Herleitung der Entgelte je cVmin erfolgte anhand von Kostensätzen und Zuschlägen

		in EUR je cVmin
10	Fahrplanerstellung (Vertrieb)	1,00
12	Fehldisposition	1,00
13	Vorbereitung (Betrieb)	1,00
18	Betriebliches Personal (Netz)	1,00
19	Sonstiges Betrieb Netz	1,00
20	Oberleitungsanlagen	3,50
21	Telekommunikationsanlagen	3,50
22	Bauwerke	3,50
23	Fahrbahn	3,50
24	Bahnübergangssicherungsanlagen	3,50
25	Anlagen Leit-/ Sicherungstechnik	3,50
26	Weichen	3,50
27	Netzfahrzeuge	3,50
28	Technisches Personal (Netz)	1,00
29	Sonstiges Technik Netz	3,50
30	Mängellangsamfahrstelle	3,50
31	Bauarbeiten	4,00
32	Unregelmäßigkeiten Bauarbeiten	4,00

Ziel der Aufwandsreduktion wird zusätzlich durch Fokussierung auf relevante Sachverhalte erreicht

Simulation der Effekte auf die anreizrelevanten Mengen in Mio. cVmin und zu „bearbeitende“ Fallzahl von anreizrelevanten Zugfahrten¹



⊖ Reduktion der Fälle durch...

- ...**Fokussierung** auf **relevante** und **direkt** steuerbare **Geschäftsvorfälle**, wie Abfahrtpünktlichkeit und Summe cVmin EVU bei Ankunft
- ... **keine** Betrachtung von Last- und Leerfahrten <20 Kilometer

⊕ Ausweitung anreizrelevanter Sachverhalte

Schwellenwert **EIU** für **Anreizrelevanz** wurde von ehemals pünktlichkeitssensiblen Zügen übernommen (damit bereits **ab 5:30 Min.** und nicht ab **30:30 Min.** anreizrelevant)

¹) Modellierung der Effekt auf Basis des Jahres 2022

Ziel des neuen Anreizsystems ist eine Verhaltensänderung, Ausgangsbasis stellt die DB InfraGO zur Verfügung



Ziel des weiterentwickelten Anreizsystems

Belohnung einer Verhaltensänderung

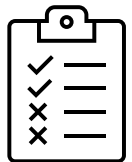
Modellierung enthält noch keine Verhaltensänderung und beschreibt nur die Vergangenheit



Kundenspezifische Entgeltsimulation

DB InfraGO AG bietet, auf Wunsch, eine auf Daten aus dem Jahr 2022 basierende kundenspezifische **Entgeltsimulation** an, um darzustellen, welche Zahlungsströme möglich wären

Damit soll allen **Beteiligten** die **Möglichkeit** eröffnet werden, sich **frühzeitig** mit den **möglichen** Zahlungsströmen des **Vorschlags** für ein neues Anreizsystem **auseinanderzusetzen**

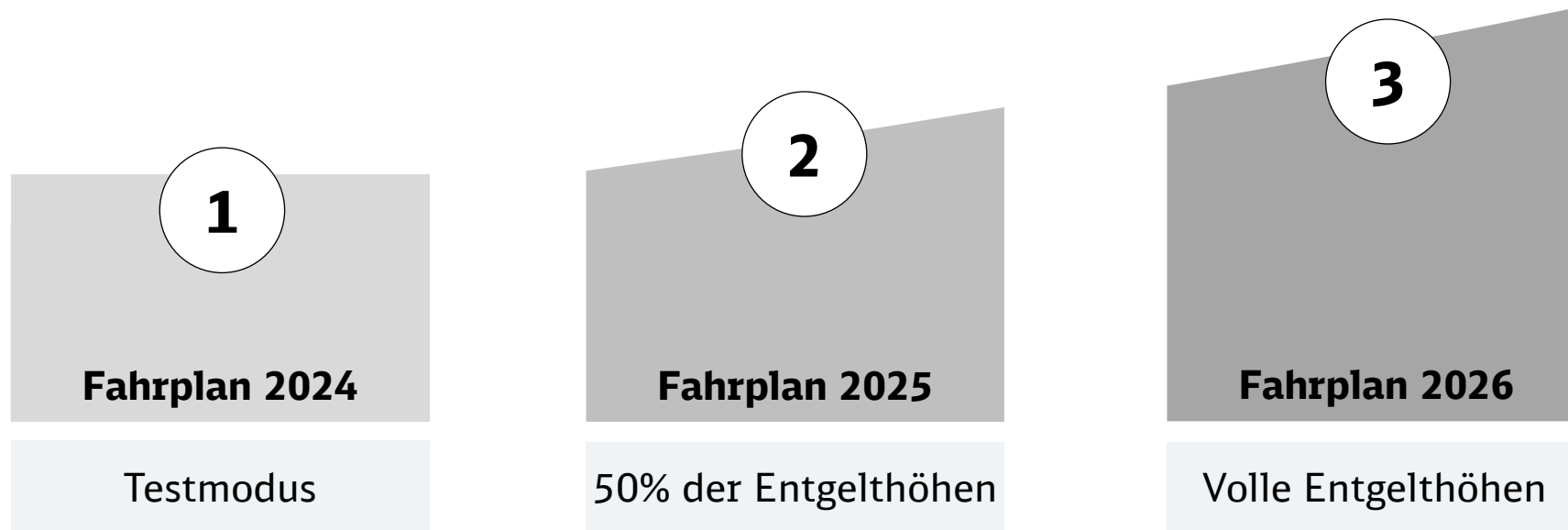


Beantragung kundenspezifische Auswertung

Sofern Sie eine **kundenspezifische** Simulation wünschen, möchten wir Sie bitten, Ihre Anfrage unter **Angabe** Ihrer **Kundennummer** an ars@deutschebahn.com zu richten

Ein mehrjähriger Hochlauf erlaubt es EVU und EIU sich auf die neuen Anreize einstellen zu können – Sicherung der Tragfähigkeit

Hochlauf der Anreizentgelte über 2 Jahre



Etablierung regelmäßiger Austauschformate (KVP), um u.a. voraussichtliche Mengen und Zahlungen zu diskutieren und darauf basierend über Anhebung auf volle Entgelthöhe zu entscheiden

Agenda

1. Begrüßung
2. Übersicht über die Workshopreihe
3. Ergebnisse der Workshops und Vorstellung neues Anreizsystem-Modell und Entgelte
- 4. Diskussion und Fragen**
5. Abschluss und Aussicht auf nächste Schritte

Diskussion und Fragen



Stellen Sie ihre Fragen gerne in den **Teams Chat**

oder

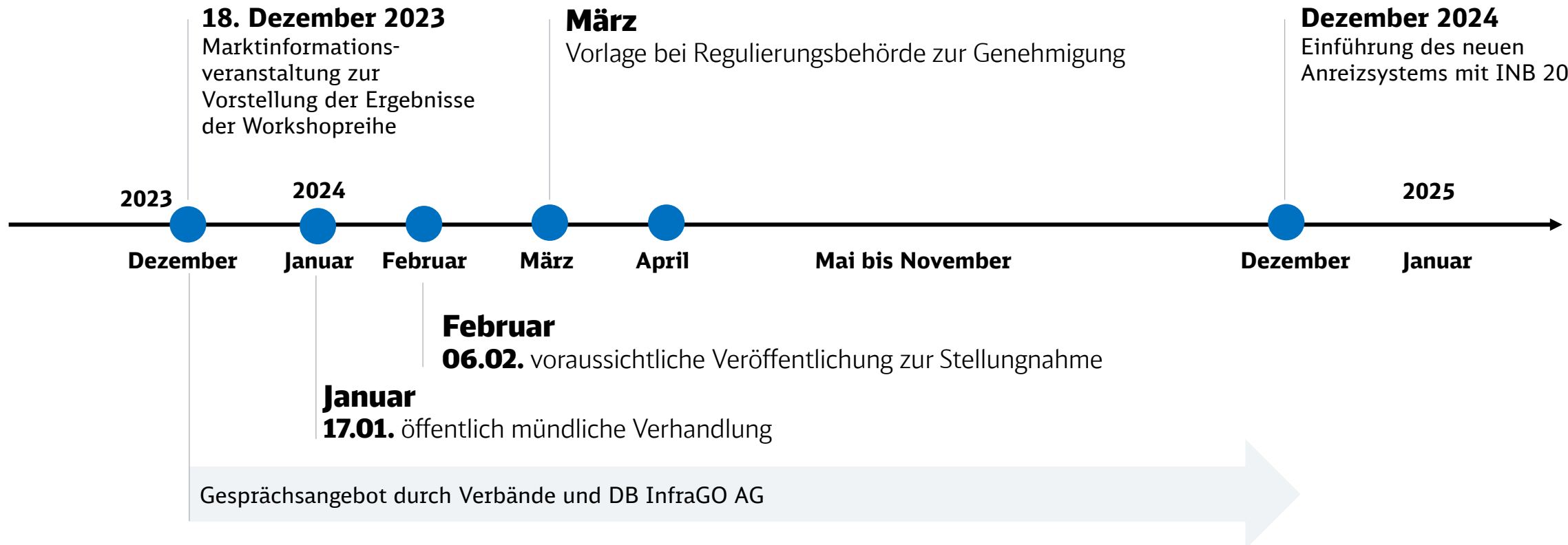
„**heben Sie ihre Hand**“, um ihre Frage direkt zu stellen.

Agenda

1. Begrüßung
2. Übersicht über die Workshopreihe
3. Ergebnisse der Workshops und Vorstellung neues Anreizsystem-Modell und Entgelte
4. Diskussion und Fragen
- 5. Abschluss und Aussicht auf nächste Schritte**

Übersicht der erforderlichen Schritte bis zur anvisierten Einführung mit den NBN 2025

Update Zeitplan
In Abstimmung mit der BNetzA wird die Genehmigung des weiterentwickelten Anreizsystems in das laufende Verfahren TPS 2025 mit einbezogen

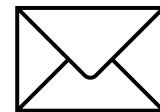


Weiterführende Informationen die einen Einblick auf die Inhalte der Workshopreihe geben finden sie auf der DB InfraGO Webseite



Zeitnah stellen wir auf unserer Webseite www.dbinfrago.com/WeiterentwicklungAnreizsystemSGV zusätzliche Informationen wie eine Ergebnisdokumentation, anonymisierte Protokolle und Unterlagen zur Verfügung.

Haben Sie ein erstes **Feedback** oder **bestehen noch offene Fragen** zum Vorschlag des Anreizsystems?



Dann freuen wir uns über eine E-Mail an die folgende Adresse: **ars@deutschebahn.com**

Kontaktieren Sie auch gerne ihre
Verbandsvertreter beim NEE:
westenberger@netzwerk-bahnen.de
oder dem VDV: **kerth@vdv.de**

