



# Revision des Anreizsystem im SPV

Marktkonsultation

---

14.04.2021 | Online-Meeting

# „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**.
- Für konkrete Fragen zu Charts nutzen Sie bitte direkte Wortmeldungen (Bitte nicht den Teams-Chat)
- Bei allgemeinen Fragen nutzen Sie bitte das Tool **sli.do**
  - Bewerten bzw. „ liken“ Sie eingestellte Fragen!
- Das Sli.do-Event zu unserer Veranstaltung erreichen sie über den folgenden Link: <https://app.sli.do/event/ovtnjauu>
- Alternativ: Link zu sli.do: <https://www.sli.do/>
  - Event Code: #**K158**
- Ihre **slido-Fragen** werden **gebündelt** am Ende des **Agenda-Punkt 3 beantwortet**. Die Reihenfolge der Beantwortung orientiert sich an der Anzahl der „Likes“ je Frage.

slido




## **1. Einleitung**

2. Die Entwicklung seit Einführung des Anreizsystem
3. Diskussion
4. Nächste Schritte

# Überblick über die Entgelte und Schwellenwerte im SPV seit Einführung zum 01.06.2019



Anreizentgelte exkl. automatische Entgeltminderung  
[in EUR/cVmin]

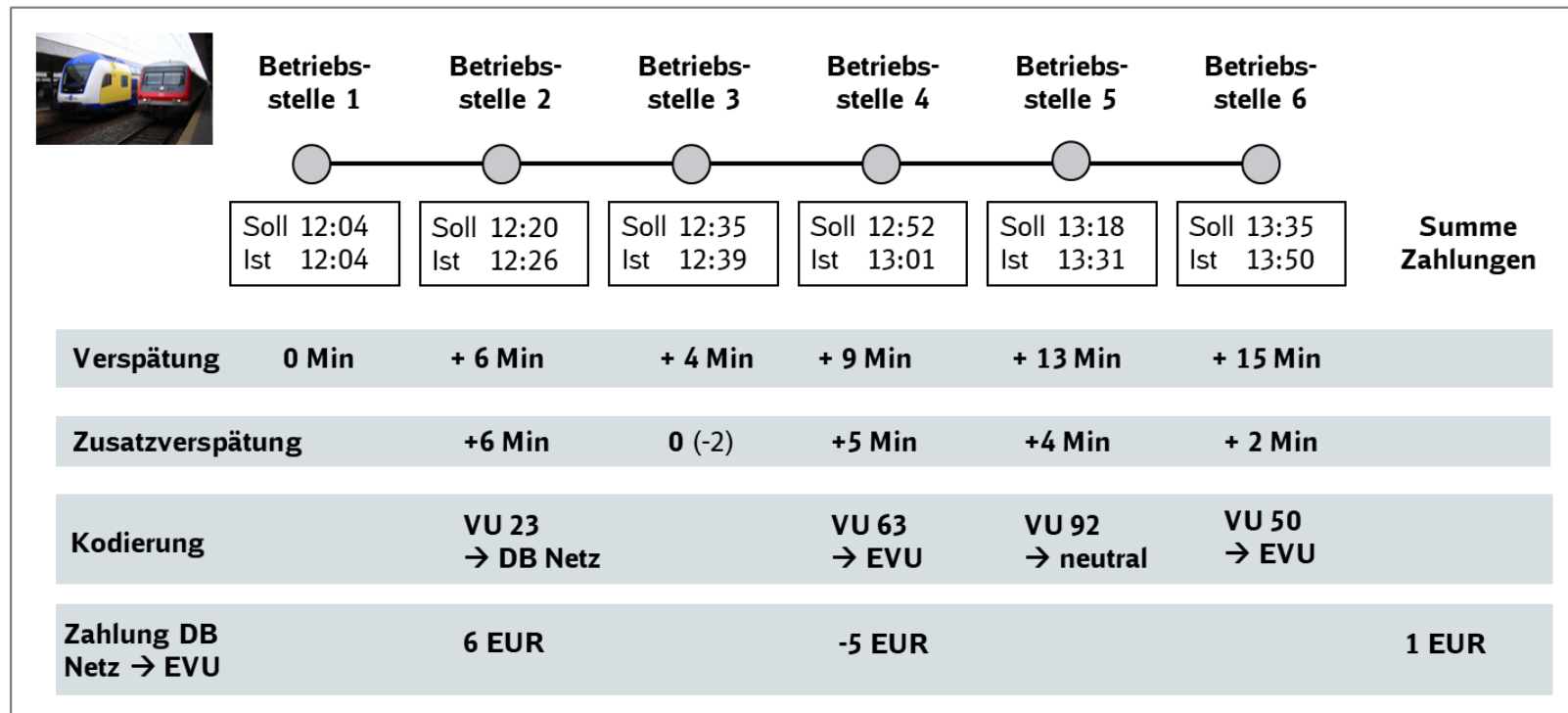
	 <b>SPFV</b>	 <b>SPNV</b>	<b>SPV</b> (Lok/Leerfahrten)
<b>Baubedingte Verspätungen (VU 10*, 31 &amp; 32)</b>	51 €	16 €	5 €
<b>Netzbedingte Verspätungen ohne Bau</b>	1 €	1 €	0,20 €
<b>EVU-bedingte Verspätungen</b>	1 €	1 €	0,20 €
<b>Schwellwert in Min</b>	3:30	3:30	30:30

\* Feinkodierung Bau

# Funktionsweise des Anreizsystems – Beispielzug des Schienenpersonennahverkehrs



## Beispiel für einen Zug des Schienenpersonennahverkehrs



VU 23 = Fahrbahn; VU 63 = Reisezugwagen; VU 92 = Zugfolge (betroffener Zug war verspätet); VU 50 = Haltezeitüberschreitung

# Vereinbarung zur Revision des Anreizsystem im Schienenpersonenverkehr zum Netzfahrplan 2022/2023



## Marktanforderung und SNB/NBN-Regelung:

### 6.5.5. Revision Anreizsystem

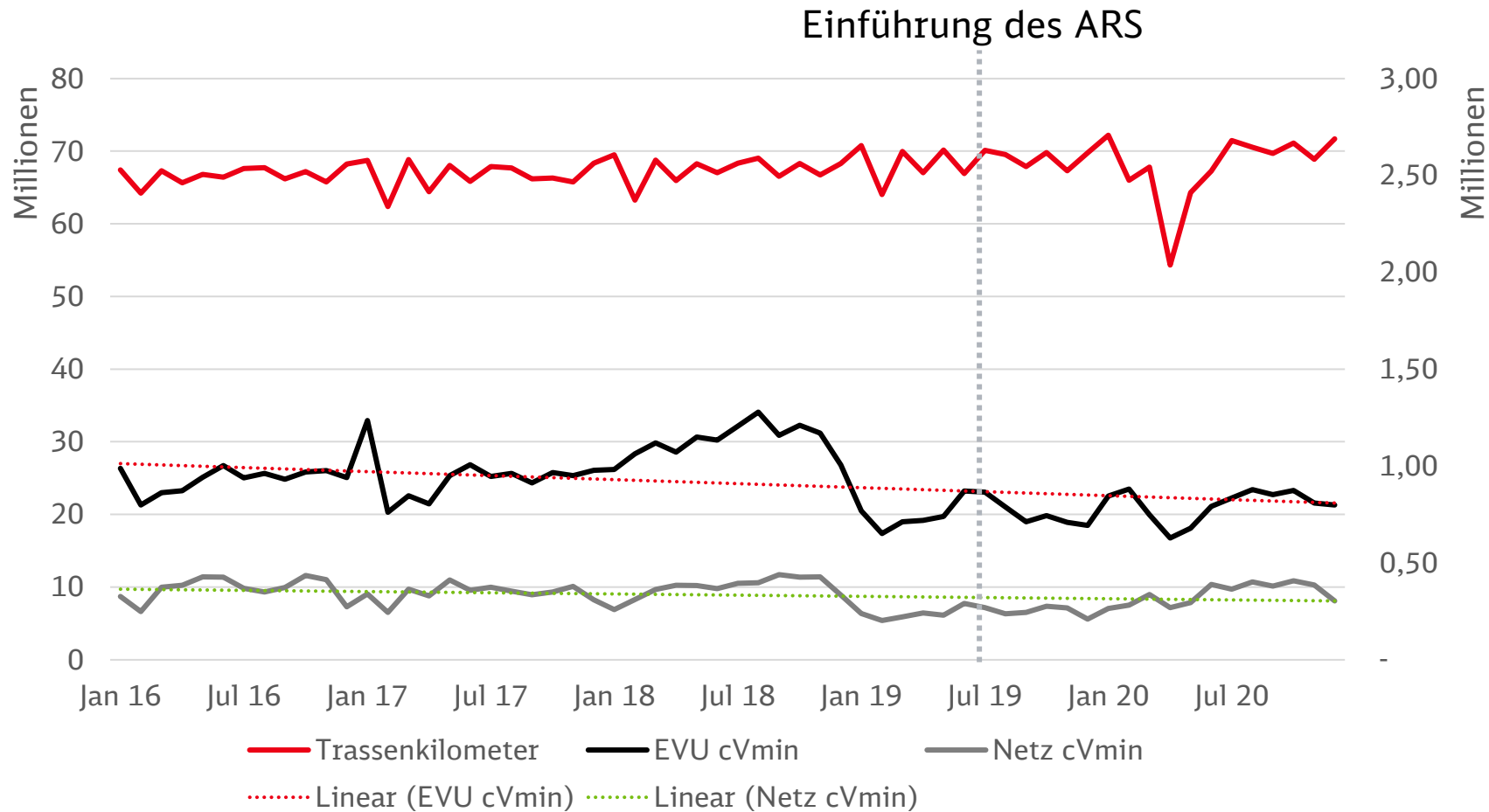
„Die DB InfraGO AG wird mit den Zugangsberechtigten des Schienenpersonenverkehrs spätestens für die SNB der Netzfahrplanperiode 2022/2023 das bisherige Anreizsystem analysieren und Änderungen soweit notwendig vereinbaren.“

## Gegenstand der Vereinbarung ist das kommerzielle System, konkret:

- Überprüfung der Eckwerte des Anreizsystems wie Schwellenwerte und Anreizentgelte
- Wirtschaftliche Tragfähigkeit des Systems
- Weitere Klauseln wie die erneute Aufnahme einer Revisionsklausel

1. Einleitung
- 2. Die Entwicklung seit Einführung des Anreizsystem**
3. Diskussion
4. Nächste Schritte

# Seit Anfang 2020 cVmin-Entwicklung stark durch Covid 19-Pandemie beeinflusst und hierdurch nur bedingt aussagekräftig

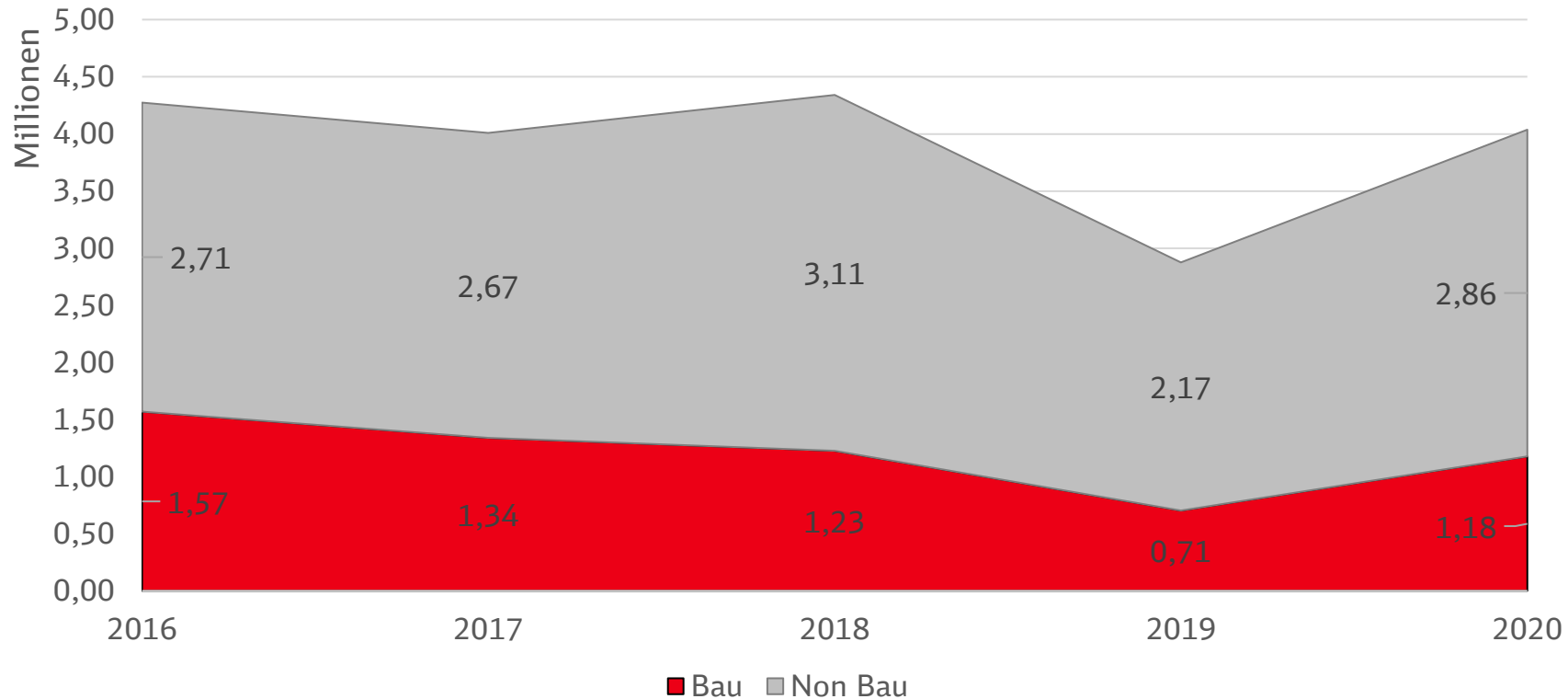


- Während die netzbedingten cVmin und das Trkm-Aufkommen weitestgehend stabil sind, differenzierte Entwicklung der EVU-bedingten cVmin
- 2016 bis Anfang 2019 vglw. starker Anstieg der EVU-bedingten cVmin, bis Ende 2019 wieder Annäherung an Niveau aus 2016
- In 2020 cVmin-Entwicklung durch Covid-19-Pandemie nicht repräsentativ

Trkm In Mio. EUR (linke Achse), cVmin in Mio. (rechte Achse)

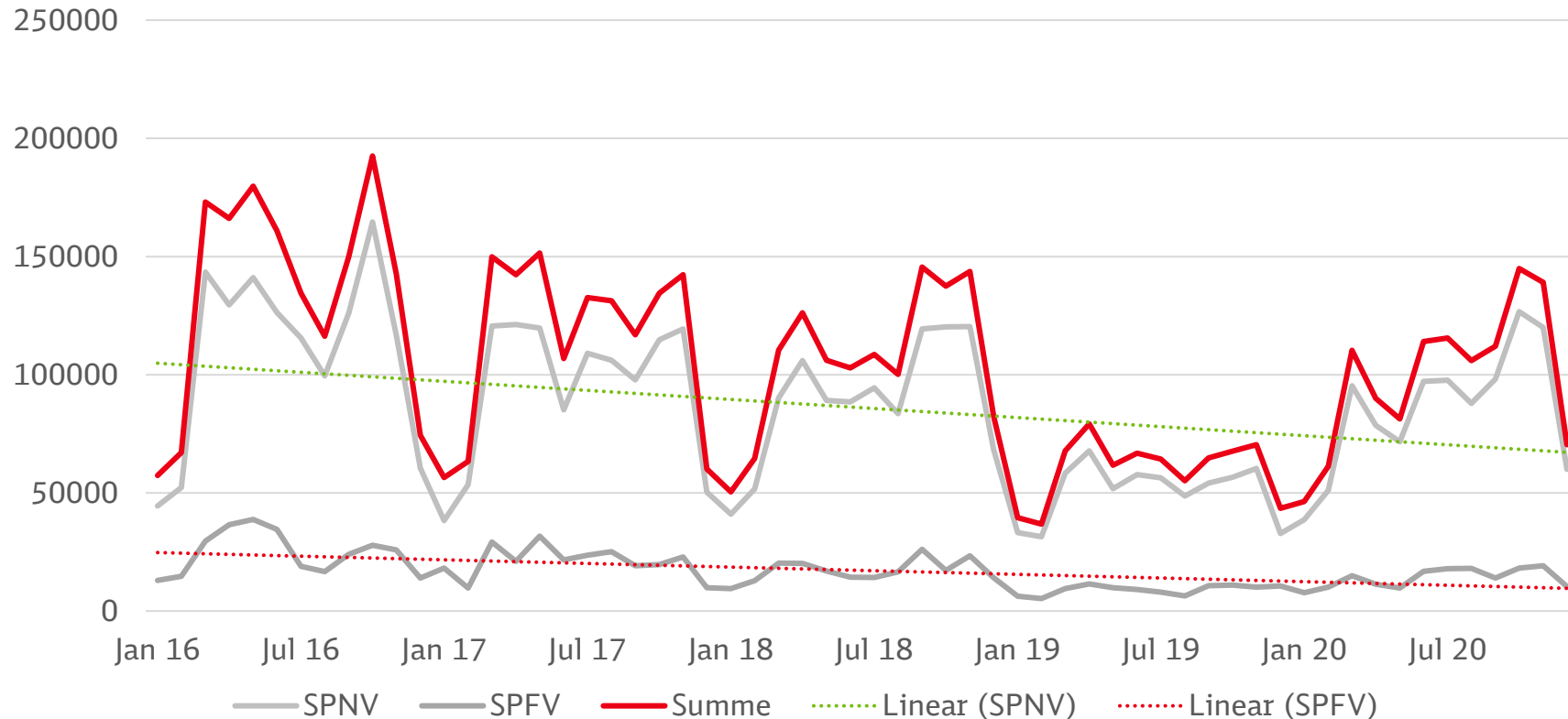


# Bei stabiler Gesamtentwicklung Anteil baubedingter cVmin leicht rückläufig



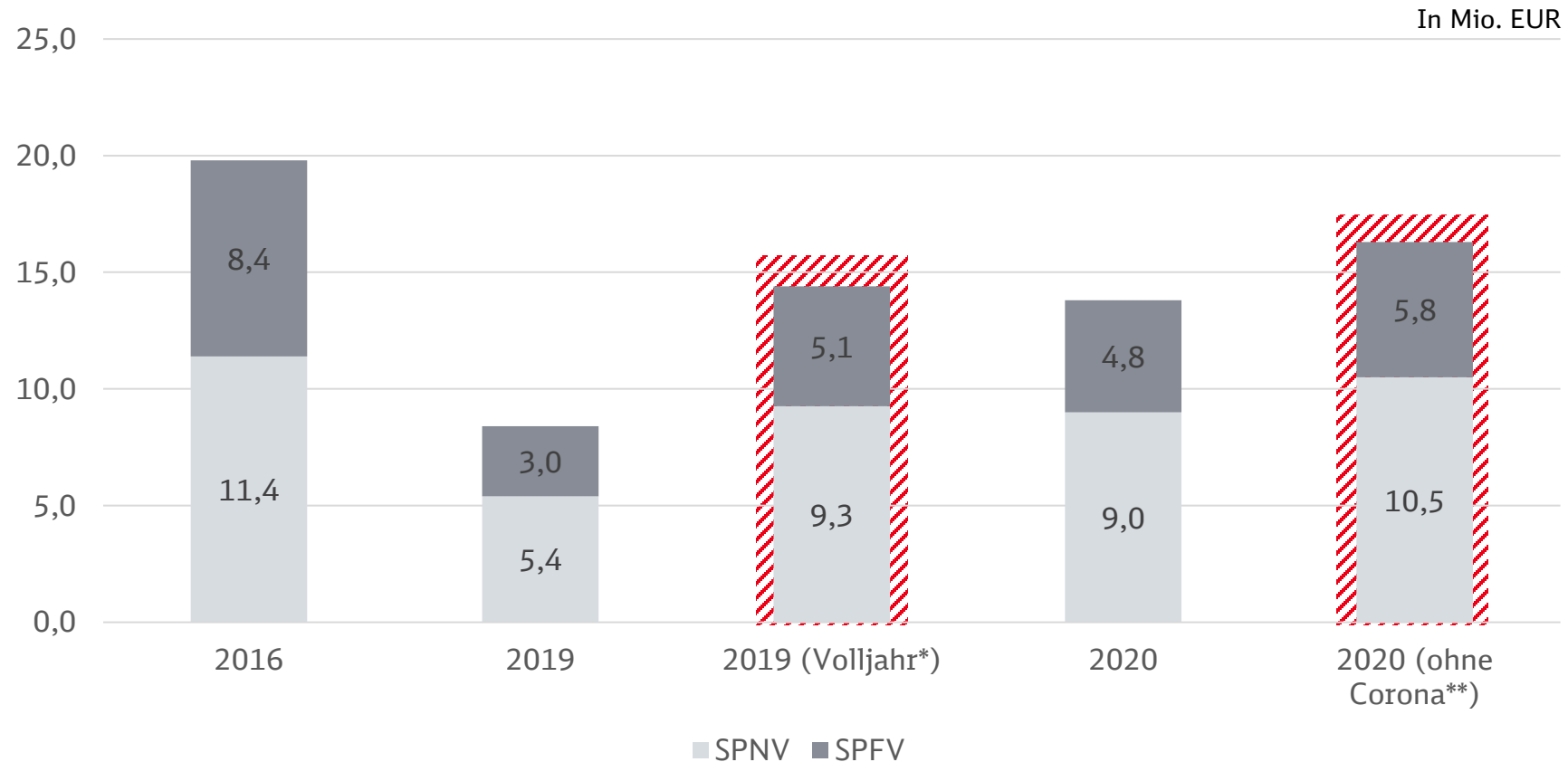
- Anteil Bau cVmin an cVmin Netz Gesamt:
- 2016: 36,69%
- 2017: 33,42%
- 2018: 28,26%
- 2019: 24,55%
- 2020: 29,15%

# Positive Entwicklung der cVmin Bau auch in Zeiten wachsender Bauvolumina bestätigt



- Trotz gesteigerter Bauvolumina (LuFV III) die cVmin Bau zurückgegangen
- Bau cVmin:
  - 2016: ca. 1,57 Mio.
  - 2017: ca. 1,33 Mio.
  - 2018: ca. 1,22 Mio.
  - 2019: ca. 0,71 Mio.
  - 2020: ca. 1,18 Mio.

# Bedingt durch die rückläufige cVmin Entwicklung bei (Bau) Ausschüttung des ARS geringer als in der Modellrechnung für 2016

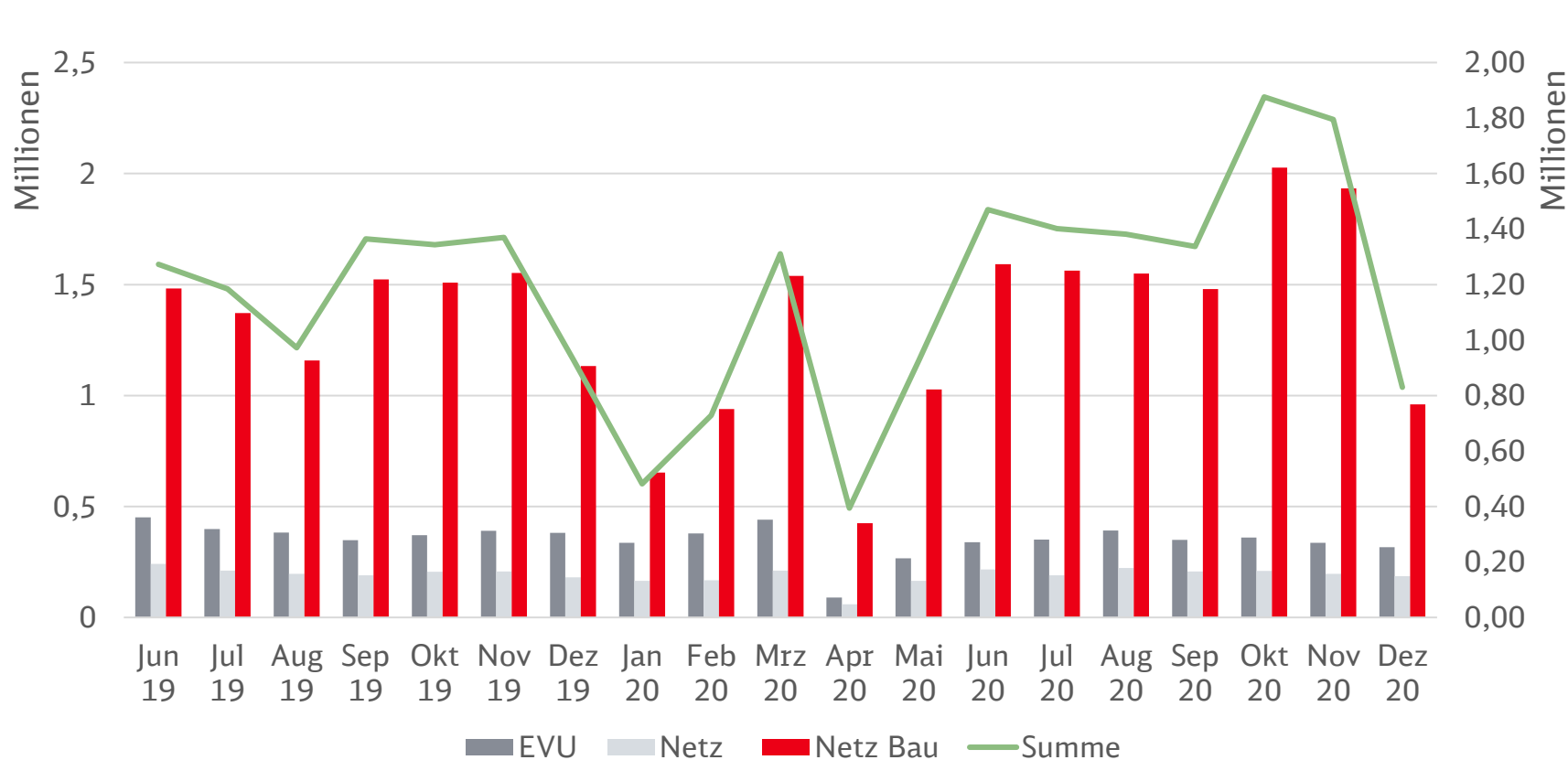


- Ausgangspunkt der Modellierung des ARS im SPV war das Jahr 2016
- 2016 mit hohen Auszahlungen für baubedingte Verspätungen
- Zusätzlich jährlich ca. 5,2 Mio € bis 5,5 Mio. € Zahlungen aus der Entgeltminderung

\*linear hochgerechnet

\*\* Corona-Effekt auf Auszahlungen im März und April 2020 hinzugeschlagen (Schätzung)

# Monatliche Ausschüttungen bewegen sich im Schnitt bei 1,1 Mio. EUR



- Im Schnitt wurden monatlich ca. 1,1 Mio. EUR ausgezahlt
- Saisonale Schwankungen durch baubedingte Auszahlungen
- Andere Verspätungsursachen im Jahresverlauf stabil

EVU, Netz und Netz Bau je in Mio. EUR (linke Achse/ Balken), Summe in Mio. EUR (rechte Achse/ Linie)  
 Nur Anreizsystem, keine Entgeltminderung

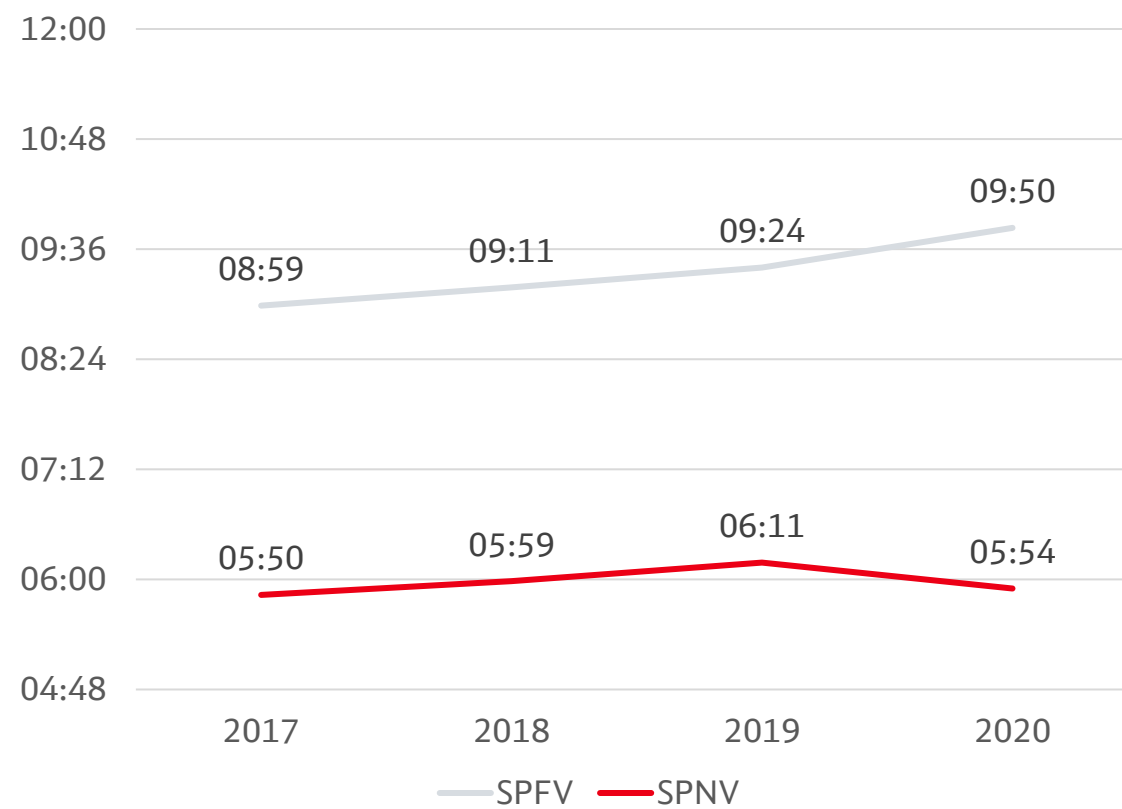
1. Einleitung
2. Die Entwicklung seit Einführung des Anreizsystem
- 3. Diskussion**
4. Nächste Schritte

# Entwicklung der durchschnittlichen Verspätungsminuten bestätigt aktuellen Schwellenwert



- Dem Gesetz nach ist die durchschnittliche Verspätung ein wichtiger Indikator:  
„Bei der Berechnung der Zahlungen ist die durchschnittliche Verspätung von Eisenbahnverkehrsdiensten zu berücksichtigen, für die ähnliche Pünktlichkeitsanforderungen gelten“ (Anlage 7 Ziffer 2e) ERegG)
- Ausgangspunkt waren bestehende Schwellenwerte der automatischen Entgeltminderung (6 bzw. 31 Minuten)
- Reduzierung des Schwellenwertes im SPV ist im Konsens erfolgt, um Pünktlichkeitsanforderungen der Fahrgäste gerecht zu werden (vgl. Entwicklung bei der Ausgestaltung von Verkehrsverträgen)
- Das Niveau der durchschnittlichen Verspätung ist weitestgehend konstant. Aus Sicht der DB InfraGO AG sind die Schwellenwerte weiter sachgemäß, um einen Anreiz zur Reduzierung von Störungen zu setzen.

Entwicklung der durchschnittlichen Zusatzverspätung (cVmin)\*



\* Summe der cVmin / Anzahl der Verspätungsdatensätze

# Keine Indikation zur Anpassung der Anreizentgelte erkennbar



- Festlegung der baubedingten Anreizentgelte am Runden Tisch Baustellenmanagement ausgehend von den Erschwerniskosten der EVU (im SPNV i.H.v. 29 EUR/cVmin, im SPFV i.H.v. 135 EUR/cVmin). Die Spreizung untereinander rührt von den unterschiedlichen Besetzungen her.
- Festlegung der netzbedingten Verspätungen (nicht Bau) und der EVU-bedingten Verspätungen in gleicher Höhe und nach gemeinsamem Konsens in den Verhandlungen.
- Aus Sicht der DB InfraGO AG kein Anlass für Veränderungen:
  - Ähnliche Verhältnisse der Verkehrsdienste zueinander heute wie damals
  - Fokus auf Bau weiterhin mit hoher Relevanz



SPFV



SPNV

SPV  
(Lok/Leerfahrten)

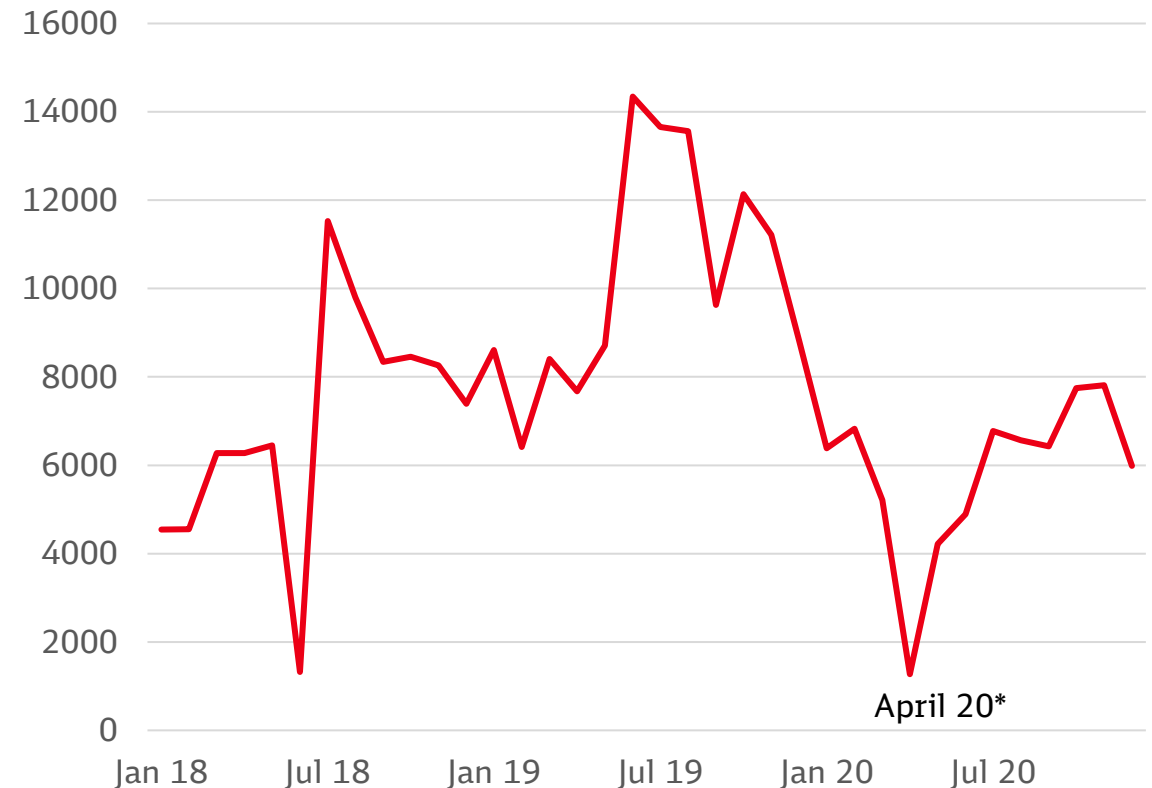
	SPFV	SPNV	SPV (Lok/Leerfahrten)
Baubedingte Verspätungen	51 €	16 €	5 €
Netzbedingte Verspätungen ohne Bau	1 €	1 €	0,20 €
EVU-bedingte Verspätungen	1 €	1 €	0,20 €

# Starker Anstieg der UKA mit Start des Systems – Pilot für mögliche IT-Lösung erfolgreich abgeschlossen



- Die Anzahl der UKA ist mit Systemstart in 2019 stark angestiegen. Rückgang Anfang 2020 vsl. noch ohne Corona-Effekt, Jahresverlauf 2020 dann aber stark durch Corona beeinflusst.“
- Um in Zukunft die Bearbeitung von Umkodierungsanträgen zu vereinfachen, die Nachvollziehbarkeit von Veränderungen von Kodierungen transparent zu machen und mögliche Fehlerquellen zu reduzieren entwickelt die DB InfraGO (Einfachbahn) ein cVmin-Informations- und Umkodierungstool.
- Der erste Pilot (UDO) war dieses Jahr bereits 6 Wochen im Probetrieb. Dabei wurde Feedback von EVU gesammelt und nun eine Produktivvariante entwickelt.

Entwicklung der UKA



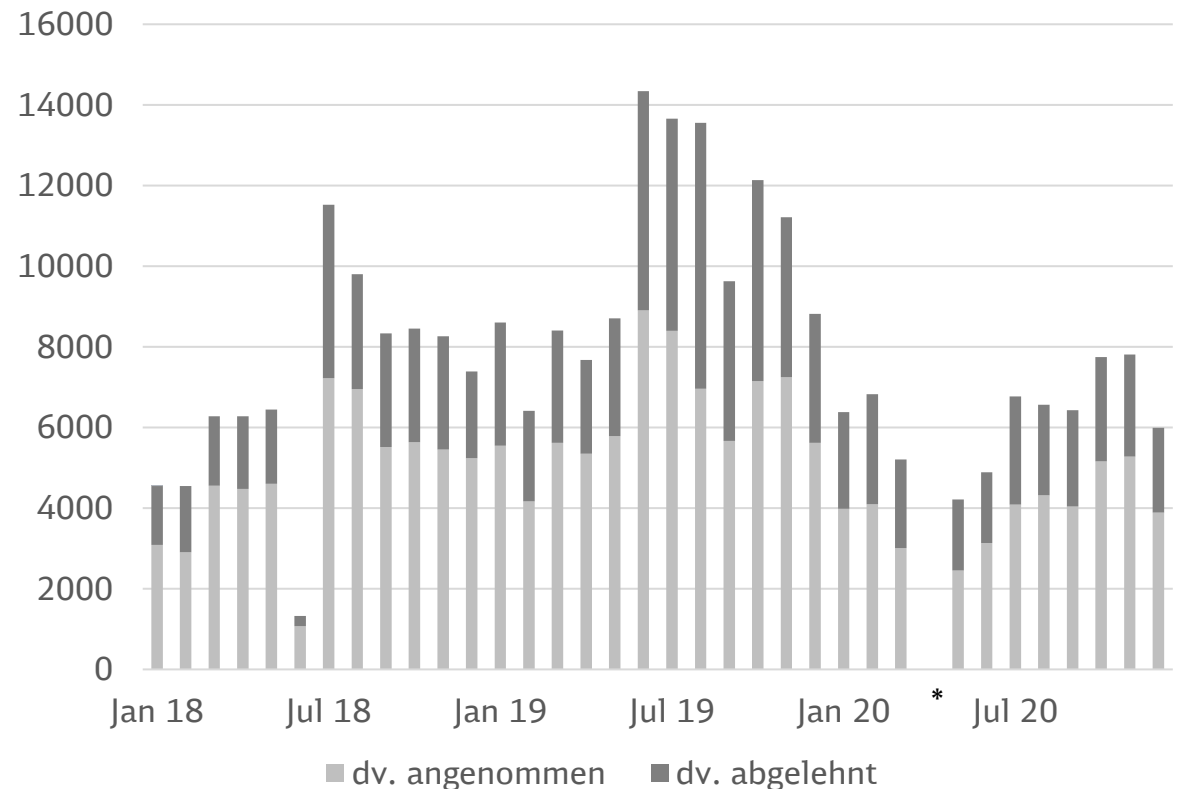
\*April 2020 war das Kodierverfahren vorübergehend aufgrund der Covid-19-Pandemie ausgesetzt  
DB InfraGO | 14.04.2021



# Unabhängigkeit der BZ Mitarbeiter hat sich bewährt, kein Indiz für eine zusätzliche Streitbelegungsstelle



- § 39 Abs. 3 i. V. m. Anlage 7 Nr. 2g) ERegG: [...] ist für Streitfälle in Bezug auf die leistungsabhängige Entgeltregelung ein Streitbeilegungssystem einzurichten, damit solche Angelegenheiten rasch bereinigt werden können. Dieses Streitbeilegungssystem gewährleistet Unparteilichkeit gegenüber den beteiligten Parteien.
- Streitbeilegungssystem durch DB InfraGO, dadurch bleibt der administrative Aufwand und finanzielle Ressourcen überschaubar
- Unabhängigkeit der zuständigen Mitarbeiter wird durch (veröffentlichte) Richtlinie geregelt
- Konstante Ablehnungsquote von ca. 30% bis 40% vor und nach Einführung des Anreizsystems stützt, dass die Mitarbeiter der BZ von Ihrer Weisungsfreiheit Gebrauch machen
- Kein Indiz das eine zusätzliche Streitbelegungsstelle notwendig ist



\*April 2020 war das Kodierverfahren vorübergehend aufgrund der Covid-19-Pandemie ausgesetzt

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



- Anlage 7 Ziffer 2a) ERegG: “Um ein vereinbartes Leistungsniveau zu erreichen und die wirtschaftliche Tragfähigkeit eines Verkehrsdienstes nicht zu gefährden, vereinbart der Betreiber der Schienenwege mit den Zugangsberechtigten die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung [...].”
- Gesetzliches Erfordernis für alle Zugfahrten ein System einzuführen
- 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 nur wenige Kunden tatsächlich Einzahler sind und die Summen nur einen sehr geringem Umfang haben**

SPFV	in %	Durchschnittlicher Zahlungsbetrag je EVU	in % von Summe der Zahlungen
Einzahler	20%	99 €	0,01%
Auszahler	80%	-402.485 €	99,99%

SPNV	in %	Durchschnittlicher Zahlungsbetrag je EVU	in % von Summe der Zahlungen
Einzahler	33%	2.161 €	2,76%
Auszahler	67%	-37.085 €	97,24%

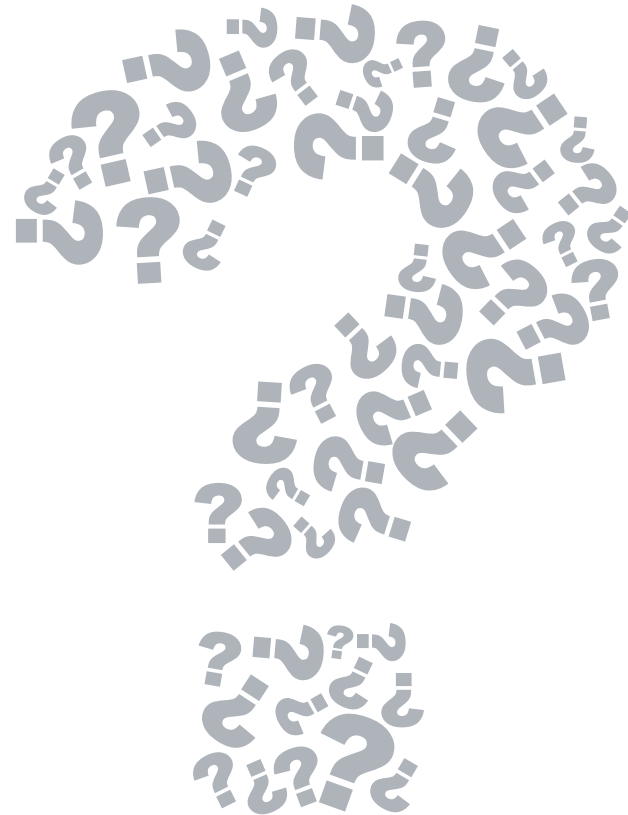
# Die DB InfraGO schlägt vor, für die Revision des ARS einen 5-Jahres Turnus zu etablieren



- **SNB 2021:** Die DB InfraGO AG wird mit den Zugangsberechtigten des Schienenpersonenverkehrs spätestens für die SNB der Netzfahrplanperiode 2022/2023 das bisherige Anreizsystem analysieren und Änderungen soweit notwendig vereinbaren.

**Vorschlag DB InfraGO:  
Erneuerung der  
Revisionsklausel mit Zieljahr  
2028**

- **Ab NBN 2023:** Die DB InfraGO AG wird mit den Zugangsberechtigten des Schienenpersonenverkehrs spätestens für die SNB der Netzfahrplanperiode 2027/2028 das bisherige Anreizsystem analysieren und Änderungen soweit notwendig vereinbaren.
- **Praktisch:** Beantragung der NBN erfolgt in 2026; d.h. eine erneute Revision findet in genau 5 Jahren statt



## Ihre Fragen

Gerne auch per Sli.do (Code: K158)

1. Einleitung
2. Die Entwicklung seit Einführung des Anreizsystem
3. Diskussion
- 4. Nächste Schritte**



- Die heute gezeigte Unterlage werden wir zeitnah auf unserer Webseite (u.s. Link) veröffentlichen.
- Ihre heutigen Anmerkungen und Stellungnahmen werden wir nun zunächst auswerten.
- Weitere Stellungnahmen bitten wir innerhalb von 2-Wochen an die unten stehende E-Mail zu adressieren. Sofern aus Ihrer Sicht wesentliche Punkte gegen eine Fortführung der bestehenden Vereinbarung zum ARS sprechen, machen Sie diese bitte explizit kenntlich.
- Nach Abschluss der Auswertung werden wir Sie aktiv über bekannte Kanäle (Kundeninfo) über das weitere Vorgehen informieren.

**Stellungnahmen/Fragen: [ARS@deutschebahn.com](mailto:ARS@deutschebahn.com)**

