



Anreizsystem im Schienengüterverkehr

Neuerungen & Funktionsweise

Gültig ab TPS 2025

Rechtliche Rahmenbedingungen und gemeinsame Ziele bildeten die Anforderungsgrundlage für die Weiterentwicklung des Anreizsystems (ARS) im Schienengüterverkehr (SGV)



Gesetzliche Anforderungen

- Ein **Anreizsystem** ist gemäß § 39 (2) iVm Anlage 7 Ziffer 2 ERegG **notwendig**
- ERegG **fordert Vereinbarung** zwischen **EVU** und **DB InfraGO** über Logik/ Entgelte eines Anreizsystems (ARS)
- Einführung ARS SGV zum 13.12.2020 durch sog. „**juristische Fiktion**“ einer Vereinbarung erfolgt. Einigung konnte nicht erreicht werden



Ziele des Anreizsystems im SGV

- 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 Akteure

Neue Logik setzt Anreize zur Qualitätsverbesserung anstatt auf die reine finanzielle Addition von Verspätungsursachen

Berechnungs-Logik

Schritt 1 – Prüfung Schwellenwerte EVU für Abfahrt und Ankunft

1. Abfahrtsverspätung EVU



Eingehalten

Schwelle 60 cVmin



Nicht Eingehalten

2. Summe EVU bei Ankunft



Eingehalten

Schwelle 120 cVmin



Nicht Eingehalten

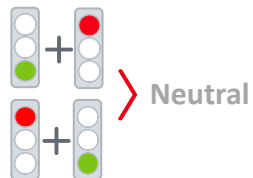
Schritt 2 - Bewertung Zugfahrt und Berechnung Zahlung



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



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



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

Wesentliche Punkte und Veränderungen des Anreizsystem im SGV

- Der **Fokus** wird auf die den Betrieb stabilisierenden und anreizbaren Aspekte gelegt (**Abfahrt EVU**) anstatt alle im **Zuglauf** entstehenden **Verspätungsminuten zu saldieren** und finanziell zu bewerten
- Eine deutliche **Steigerung** der **€-Werte** je Verspätungsminuten für EVU und EIU **setzen Anreize** zur operativen Problemlösung. Unterscheidung der €-Werte je VU Code anhand der anzureizenden Reaktion (z.B. auf EVU-Seite die Kosten eines Tf)
- **Herausnahme** der Zugfahrten **<20km** aufgrund fehlender Relevanz für die Systemperformance reduziert Aufwand
- Vereinbarter **Hochlauf**: TPS **2024** als **Analysejahr** der neuen Logik, TPS **2025** Start mit **50%** der Entgeltsätze. Für das TPS **2026** werden analog **50%** der Entgelte beantrag
- **Review-Formate** mit der Branche vereinbart, um ungewollte Effekte früh zu erkennen und abzustellen

Der Fokus liegt auf einer pünktlichen Abfahrt des Zuges, um die Möglichkeit für eine planmäßige Durchführung zu erhöhen

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 cVmin



Nicht Eingehalten



Eingehalten

Schwelle 120 cVmin



Nicht Eingehalten

Bonus/ Malus ist abhängig von der Einhaltung definierter **Schwellenwerten**

- **Erster Schwellenwert** ist bei der Abfahrt des Zuges durch das EVU einzuhalten
- **Zweiter Schwellenwert** ist bei Ankunft einzuhalten. Das EVU hält diesen ein, wenn die Summe der EVU bedingten Zusatzverspätung des gesamten Zuglaufs 120 Minuten (60cVmin Abfahrt + 60cVmin Durchführung) nicht überschreitet

Schritt 2 - Bewertung Zugfahrt und Berechnung Zahlung



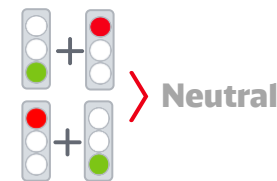
Bonus

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**

- **Ampel 2 mal „grün“** : EVU ist Bonus berechtigt. Es wird ein Bonus in Höhe der kumulierten EIU cVmin (Schwellenwert liegt bei 5:30 je cVmin) ausgeschüttet
- **Ampel 2 mal „rot“**: EVU muss einen Malus in Höhe der cVmin an der ersten Betriebsstelle zahlen
- **Neutrale Fahrten** sind ohne Zahlungen

Ziel der Regelung ist eine Gleichbehandlung von Verkehren, die auf dritt und DB InfraGO Infrastruktur beginnen

Regelung bei **Start auf einer dritten Infrastruktur**

Schritt 1 – Erste Ampel „Grün“

1. Einbruch



2. Summe EVU bei Ankunft



Schwelle 60 cVmin



- Erste Ampel **stets** grün, da angenommen wird, dass eventuelle Zusatzverspätungen, die auf der Dritt-Infrastruktur entstanden sind, bereits behandelt wurden
- **Reduzierter** zweiter Schwellenwert für Ampel „Summe der cVmin“ aus „Fairness-Gründen“ gegenüber Fahrten, welche auf DB InfraGO Gebiet beginnen

Schritt 2 - Bewertung Zugfahrt und Berechnung Zahlung



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



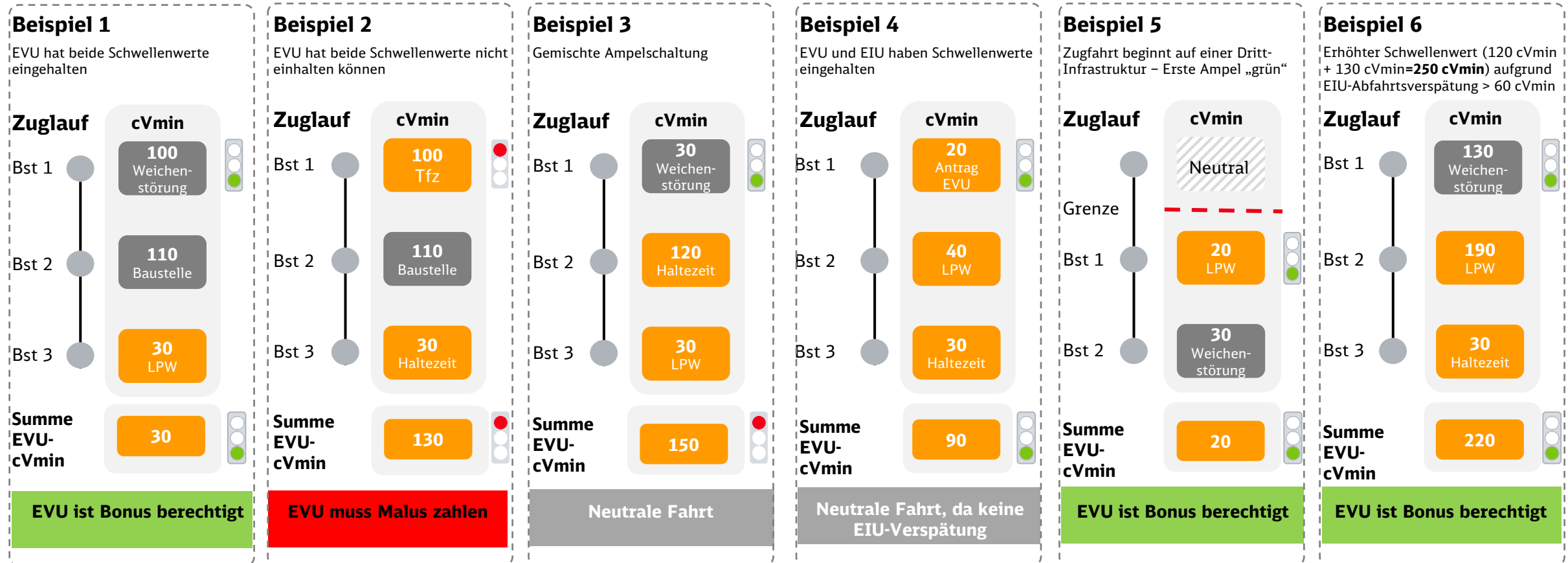
Malus aufgrund der ersten Ampel **nicht** möglich



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

- **Ampel 2 mal „grün“** : EVU ist Bonus berechtigt. Es wird ein Bonus in Höhe der kumulierten EIU cVmin (Schwellenwert liegt bei 5:30 je cVmin) ausgeschüttet
- **Ampel 2 mal „rot“**: **NICHT** möglich, da erste Ampel stets grün
- **Neutrale Fahrten** sind ohne Zahlungen

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



Legende

- In Zuständigkeit des EVU
- In Zuständigkeit des EIU

Anhand der genannten Beispiele werden basierend auf den vollen Entgelten die finanziellen Auswirkungen dargestellt



Legende

- In Zuständigkeit des EVU
- In Zuständigkeit des EIU

Für das TPS 2025 sowie das TPS 2026 werden 50% der unten angegebenen Entgelte beantragt

Anreizentgelte für DB InfraGO

	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

Anreizentgelte der EVU

	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