



# Revision Anreizsystem SPV

Informationsveranstaltung



27.04.2026 | Revision des Anreizsystems im Schienenpersonenverkehr | INB 2027/28

# „Spielregeln“ für die Online-Veranstaltung

- 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

- 1. Begrüßung und Vorstellung der Agenda**
2. Analyse bestehendes ARS SPV
3. Weiterentwicklung Regulierung von Schadenersatzfällen im SPV
4. Nächste Schritte



## Marktanforderung und INB-Regelung:

### 5.7.4.3 Revision Anreizsystem

„Die DB InfraGO AG bzw. die RNI wird mit den ZB des Schienenpersonenverkehrs spätestens für die INB der Netzfahrplanperiode 2027/2028 das bisherige Anreizsystem analysieren und Änderungen soweit notwendig vereinbaren.“



## Ziele der Revision

- Rückblick auf den Zeitraum seit der letzten Revision im Jahr 2021
- Überprüfung der Eckpunkte des Anreizsystems wie Schwellenwerte und Anreizentgelte
- Diskussion möglicher Weiterentwicklungen

1. Begrüßung und Vorstellung der Agenda
- 2. Analyse bestehendes ARS SPV**
3. Weiterentwicklung Regulierung von Schadenersatzfällen im SPV
4. Nächste Schritte

# Übersicht der wichtigsten Eckpunkte des bestehenden Anreizsystems im SPV

## Funktionsweise des Anreizsystems

- Einbeziehung aller Zugfahrten in das Anreizsystem (notwendige Bedingung nach Anlage 7 Ziffer 2 ERegG)
- Kodierte Verspätungsminuten als Messgröße
- Die Berücksichtigung unterschiedlicher Bedürfnisse der Verkehrsarten und von Leerfahrten ggü. Lastfahrten erfolgt über unterschiedliche Schwellenwerte und Anreizentgelte (siehe Tabelle)

## Entgelte und Schwellenwerte

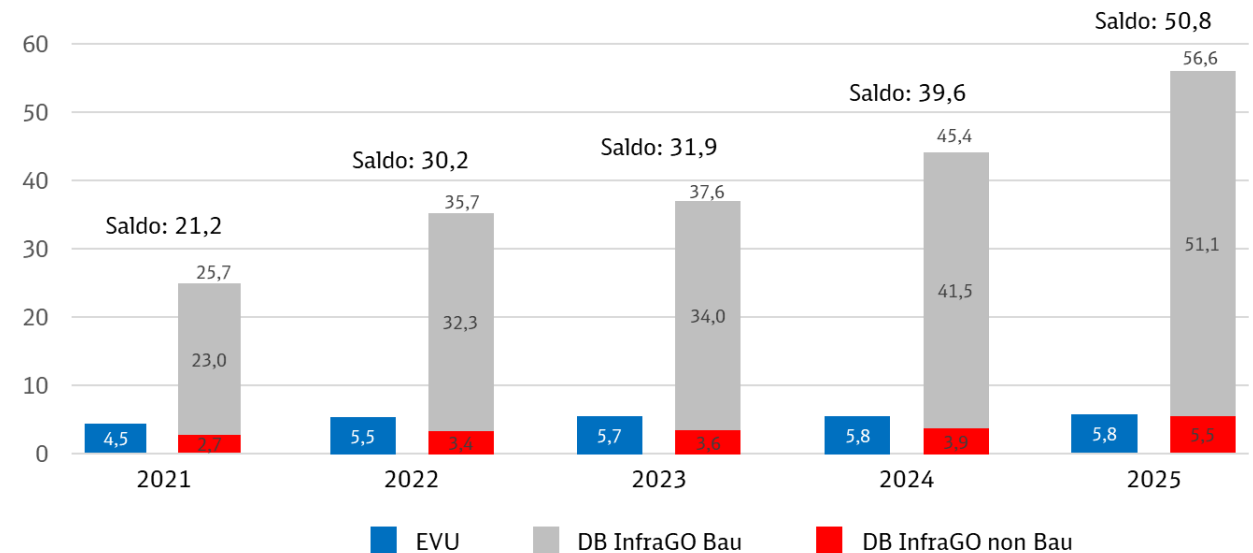
	SPFV	SPNV	SPV (Lok-/Leerfahrten)
<b>Baubedingte Verspätungen (VU10*, VU31 &amp; VU32)</b>	51 €	16 €	5 €
<b>Netzbedingte Verspätungen ohne Bau</b>	1 €	1 €	0,20 €
<b>EVU-bedingte Verspätungen</b>	1 €	1 €	0,20 €
<b>Schwellenwert in Min.</b>	03:30	03:30	30:30:00

\* Feinkodierung Bau

# Zahlungsströme sind seit 2021 stetig steigend – EIU-Zahlungen im gleichen Zeitraum mehr als verdoppelt

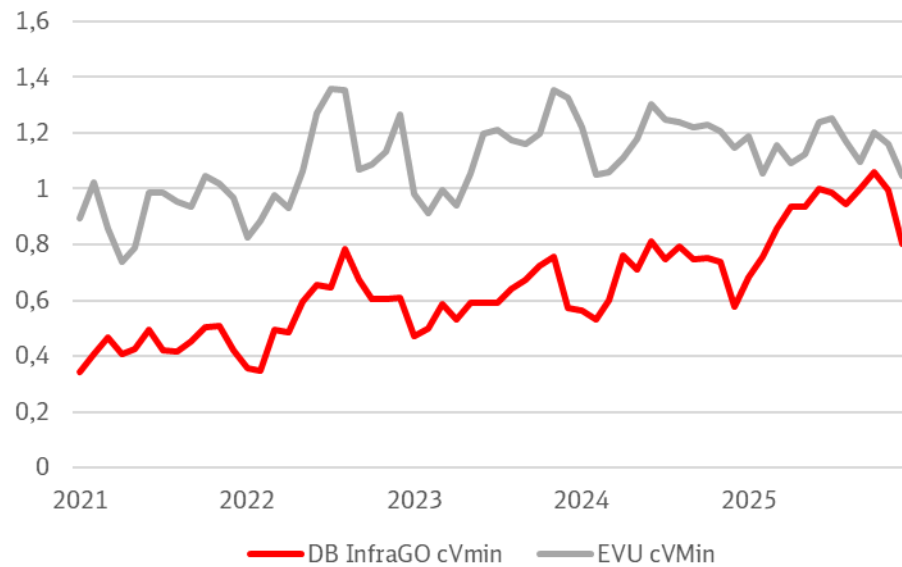
- DB InfraGO Auszahlungen im Vergleich zu dem Jahr 2021 mehr als verdoppelt
- Veränderung **2021 zu 2025**
  - **EVU** im Monatsdurchschnitt von ca. **0,4 Mio. EUR** auf **0,5 Mio. EUR**
  - **DB InfraGO** von ca. **2,1 Mio. EUR** auf ca. **4,7 Mio. EUR**

Jahressumme Zahlungen EVU / DB InfraGO in Mio. EUR



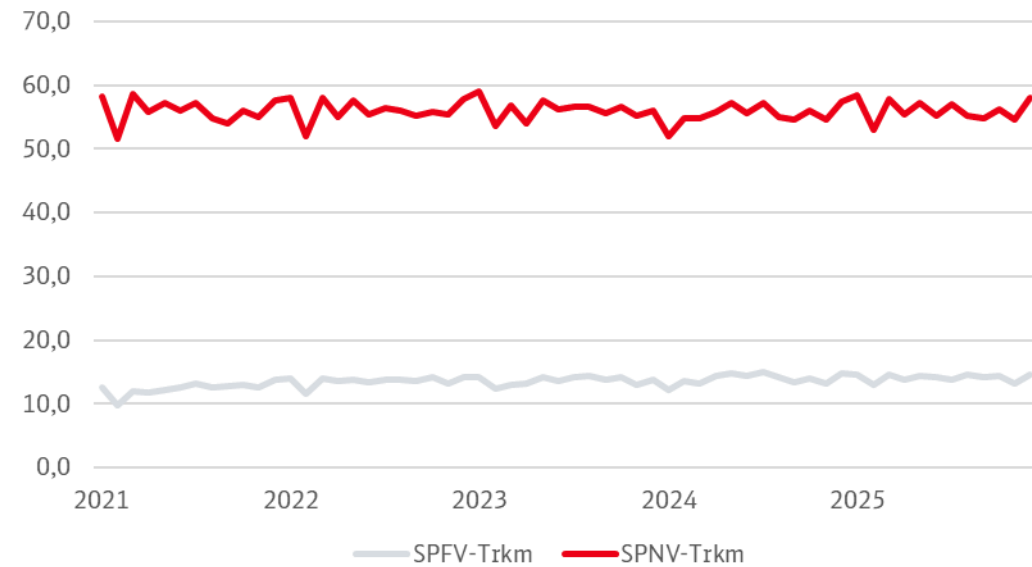
# Anstieg der cVmin trotz ähnlichem Niveau der Betriebsleistung

## Entwicklung cVmin in Mio. cVmin



- Genereller Anstieg der cVmin sowohl für DB InfraGO als auch EVU

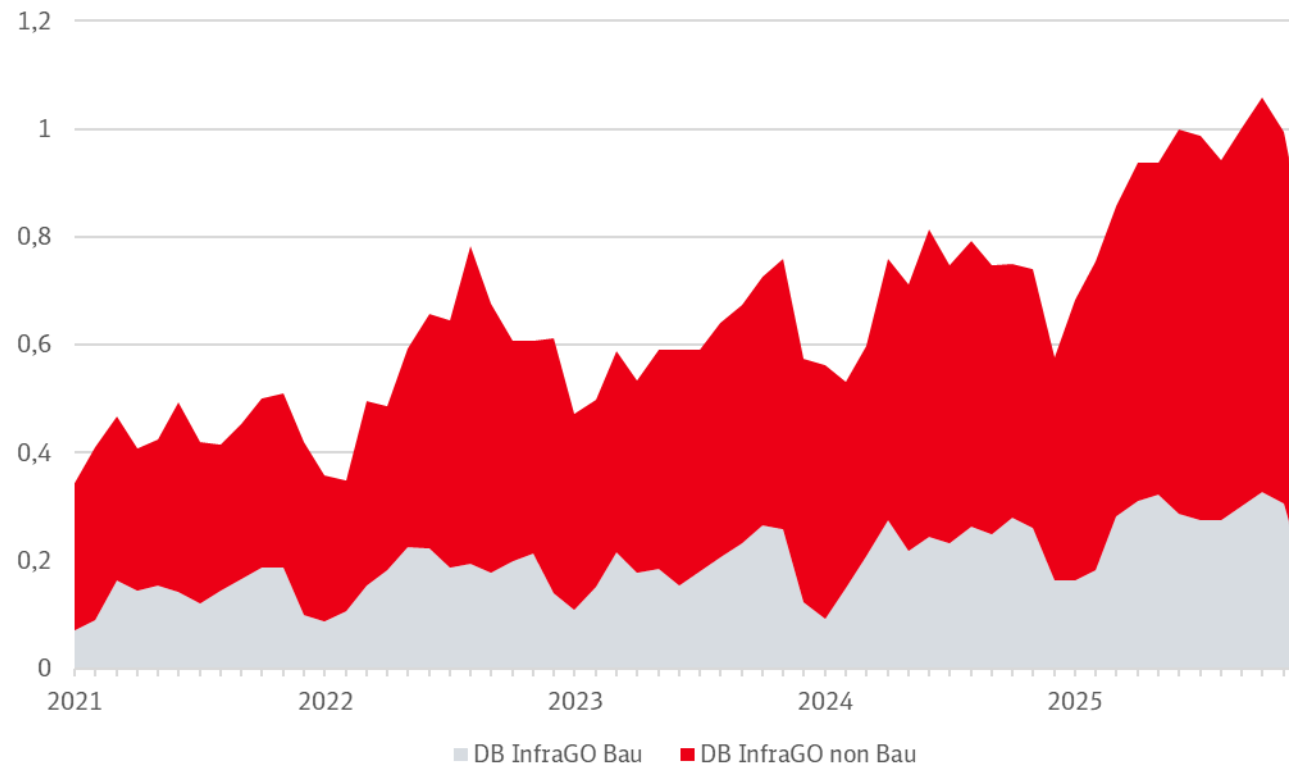
## Betriebsleistung in Mio. Trkm



- Entwicklung der SPV-Unternehmen auf ähnlichem Niveau, wobei stärkeres Wachstum SPFV

# Der Anteil an den baubedingten Verspätungen ist trotz generellem Anstieg auf ähnlichem Niveau

DB InfraGO cVmin Bau/ non Bau in Mio. cVmin

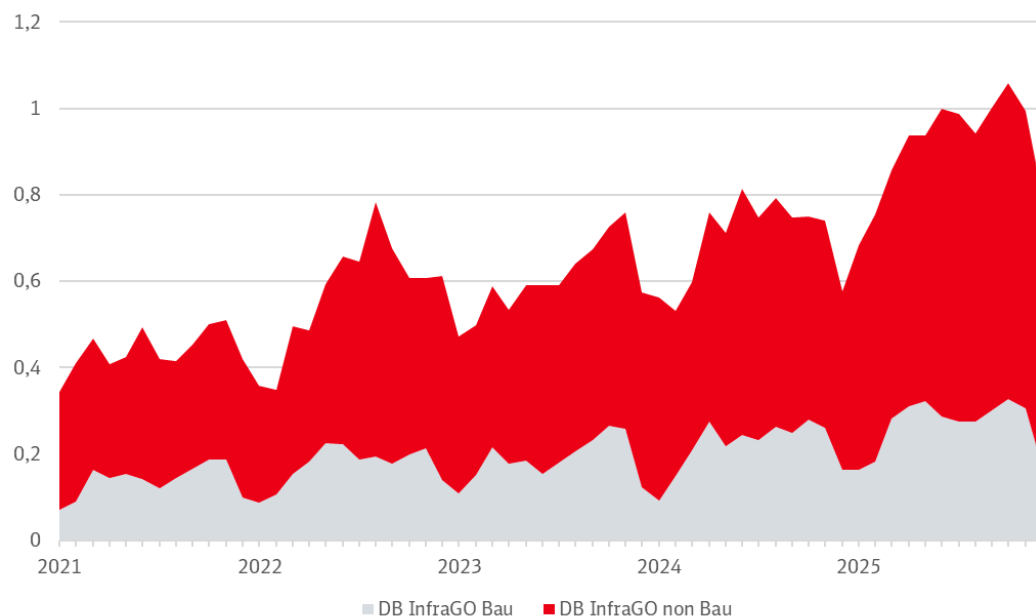


Anteil **Bau cVmin** an DB InfraGO cVmin Gesamt

- 2021: 31,71%
- 2022: 30,39%
- 2023: 31,22%
- 2024: 31,57%
- 2025: 29,25%

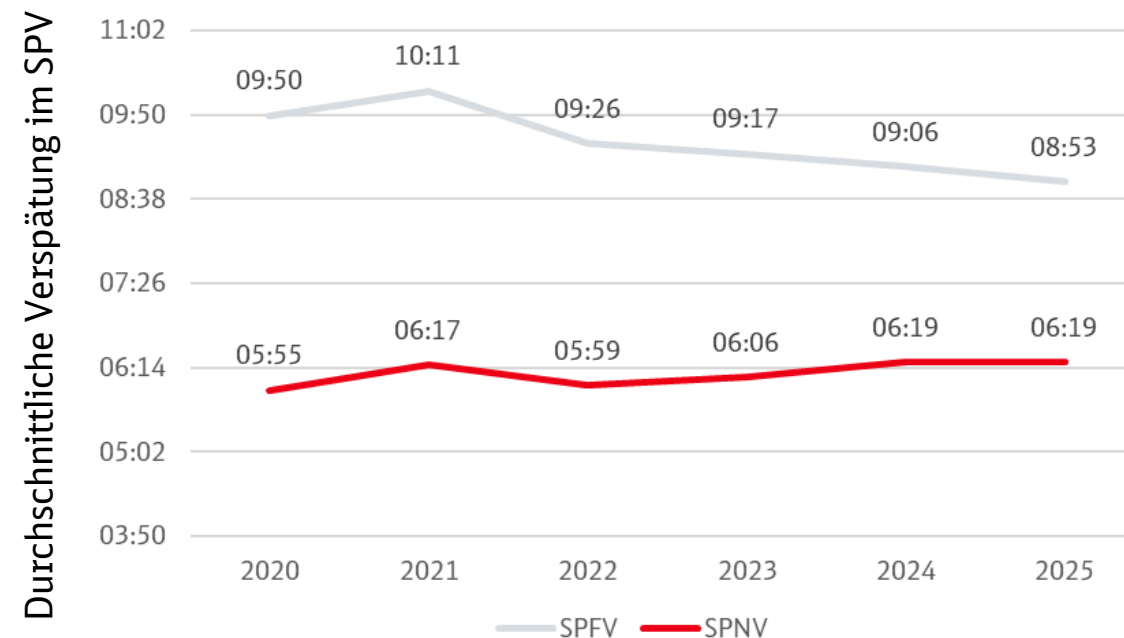
# Bau weiterhin Top Thema und durchschnittliche Verspätungen auf ähnlichem Niveau - Daher Empfehlung Beibehaltung

## Fokus Thema



**Bau Top Thema, daher sollte es weiterhin im Fokus stehen**

## Schwellenwerte



**Werte auf ähnlichem Niveau**

# Heutige Anreizentgelte legen den Fokus auf das Thema Bau – Beibehaltung Fokus aus Sicht DB InfraGO weiter gegeben

## Entgelte aktuelles Anreizsystem SPV

	SPFV	SPNV	SPV (Lok-/Leerfahrten)
<b>Baubedingte Verspätungen (VU10*, VU31 &amp; VU32)</b>	<b>51 €</b>	<b>16 €</b>	<b>5 €</b>
<b>Netzbedingte Verspätungen ohne Bau</b>	<b>1 €</b>	<b>1 €</b>	<b>0,20 €</b>
<b>EVU-bedingte Verspätungen</b>	<b>1 €</b>	<b>1 €</b>	<b>0,20 €</b>

\* Feinkodierung Bau

## Schematische Ermittlung der Entgelte anhand Kosten

### Anreizentgelte des SGV

#### DB InfraGO

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

#### EVU

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

Herleitung der SGV-Entgelte erfolgte anhand schematischer „Entstörungskosten“ beim EIU und Kosten der EVU die, zur Sicherstellung der planmäßigen Abfahrt notwendig sind

# Deutliche Zunahme der Umkodierungsanträge zu verzeichnen

Ziel sollte eine Aufwandsreduktion im Rahmen des Kodier-Prozesses für alle Beteiligten sein

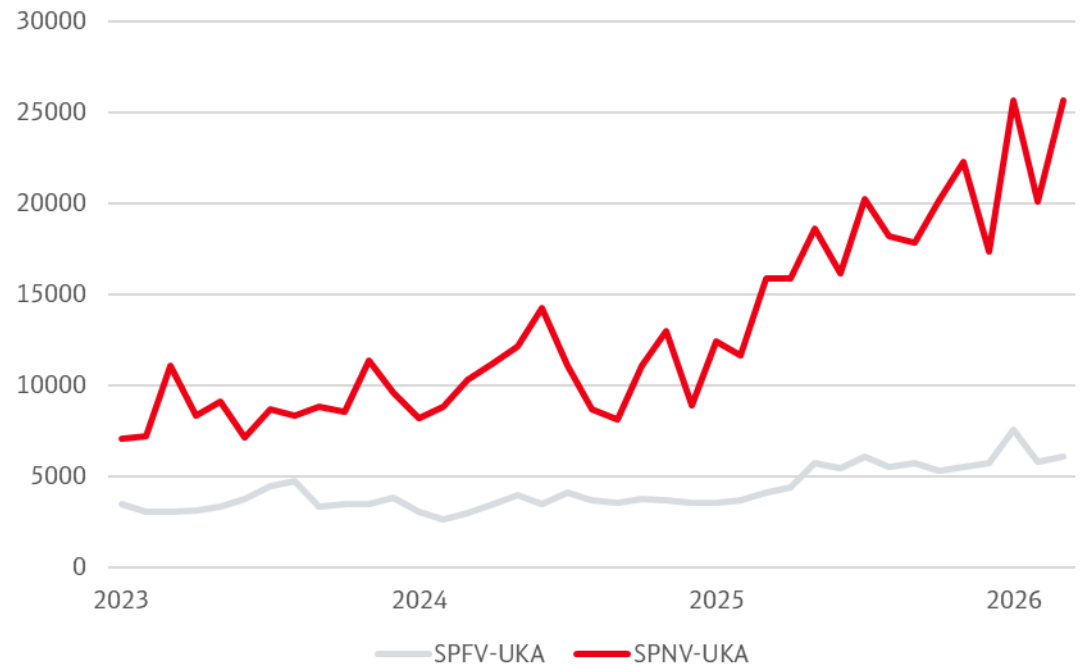
## DB InfraGO

- DB InfraGO ist bestrebt den Kodierprozess weiter zu optimieren, beispielsweise durch den Ausbau von Schulungsmaßnahmen, Personalaufbau im operativen Bereich sowie Investitionen in die Weiterentwicklung der IT-Anwendung KODA

## EVU

- Ein weiteres Element zur Optimierung des Prozesses stellen die Umkodierungsanträge (UKA) dar
- Bspw. kann der Prüfprozess durch die Angabe von weiterführenden Informationen im UKA optimiert und der Aufwand reduziert werden

## Entwicklung der gestellten UKA



# DB InfraGO ist bestrebt den Kodierungsprozess und die dazugehörigen IT-Anwendungen weiterzuentwickeln und zu optimieren

## RIL 420.9001

„Kodierung der Zusatzverspätungen“

## „KODA“

System für den UKA-Prozess

### Neuerungen

- Die Richtlinie wurde neu aufgesetzt und strukturiert
- Übernahme der Begrifflichkeiten aus dem gesetzlichen Kontext des Eisenbahnregulierungsgesetzes und damit stärkere Ausrichtung an gesetzlichen Vorgaben
- Aufnahme neuer Prozessschritt „Bewertung“ der Kodierung durch betroffene Stellen
- Aufnahme der Funktionalitäten des DV-Systems KODA zur Unterstützung des Umkodierprozesses und Etablierung von KODA als führendes System für den Prozess von Umkodierungsanträgen
- Einführung einer API-Schnittstelle zum stellen von Umkodierungsanträgen

### Effekt für die EVU

- Bessere Nachvollziehbarkeit einzelner Prozessphasen im Umkodierungsprozess
- EVU werden vorzeitig über Umkodierungsanträge von anderen Prozessbeteiligten, die ihre Züge betreffen, informiert und können in Form einer Bewertung Informationen zu der Verspätung bereitstellen, die bei der Prüfung des Antrags berücksichtigt werden können
- Über die API-Schnittstelle können EVU mit ihren eigenen Systemen am Umkodierprozess teilnehmen
- Festigung des Kodierprozesses für alle beteiligten Stellen

1. Begrüßung und Vorstellung der Agenda
2. Analyse bestehendes ARS SPV
- 3. Weiterentwicklung Regulierung von Schadenersatzfällen im SPV**
4. Nächste Schritte

# Vier INB-Instrumente adressieren heute denselben Sachverhalt – mit Reibungsverlusten

**INB 5.7**

## Anreizsystem

Monatlicher Bonus/Malus je Zusatzverspätungsminute, differenziert nach Verursacher

AUTOMATISCH

**INB 5.6.5.1**

## Entgeltminderung

Automatische Minderung des Trassenentgelts bei Mängeln mit verspätungsrelevanter Auswirkung

AUTOMATISCH

**INB 3.3.4.7.6**

## Pauschalierter Schadensersatz

Standardkostensätze je Verkehrsart bis 250.000 € Schadenswert (Cluster 1–3)

ANTRAGSBASIIERT

**INB 3.3.4.7.3 / §§ 249 ff. BGB**

## Regulärer Schadensersatz

Individuelle Geltendmachung und Einzelverhandlung nach allgemeinem Schadensrecht

ANTRAGSBASIIERT

**ALLE VIER INSTRUMENTE** adressieren denselben wirtschaftlichen Kern – Verspätungen und ihre Folgen.

# Vorschlag: die vier Instrumente in einem integrierten Anreizsystem zusammenführen

HEUTE - VIER INSTRUMENTE

Anreizsystem

---

Entgeltminderung

---

Pauschalierter Schadensersatz

---

Regulärer Schadensersatz

---

**ABGEDECKT** Verspätungen und ihre wirtschaftlichen Folgen

**NICHT ABGEDECKT** Zugausfälle und SEV-Kosten • Sach- und Personenschäden

IDEE - EIN NEUES PRODUKT

## Integriertes Anreizsystem

Automatische monatliche Abrechnung – verkehrsartenspezifische Kostensätze – Abgeltungswirkung für Verspätungsfolgen, soweit rechtlich zulässig

**Fernverkehr** Berücksichtigung von Fahrgastrechten

**Nahverkehr** Festgeschriebener Pönalesatz für Infrastrukturthemen

**Güterverkehr** gesonderte Veranstaltung

# Ein integriertes Modell brächte Vorteile für EVU, Aufgabenträger und DB InfraGO

---

## EVU

### Rechtssicherheit

Infrastrukturbedingte Verspätungsfolgen, inkl. verschuldensunabhängiger Fahrgastrechte, wären systematisch abgedeckt.

### Ein Verfahren statt vier

Keine parallelen Anrechnungsfragen mehr zwischen ARS, EGM und SchE.

### Planbare Zahlungsströme

Automatische monatliche Abrechnung statt Einzelverhandlungen.

---

## Aufgabenträger

### Bekannte Bezugsgröße

Transparente Kostensätze als Orientierung in Verkehrsvertragsverhandlungen.

### Kalkulierbare Risiken

Geringerer Risikozuschlag in EVU-Angeboten, weil die Infrastruktur-Kompensation bekannt wäre.

### Weniger Reibung

An der Schnittstelle EVU – Infrastruktur griffen klare, einheitliche Regeln.

---

## DB InfraGO

### Wirtschaftliche Planbarkeit

Kompensationsaufwand würde aus Einzelfallrisiken zu einer kalkulierbaren Größe.

### Weniger Einzelverhandlung

Auflösung der Anrechnungs- und Kausalitätsdebatten entlang klarer Regeln.

### Konsistente Systematik

Ein Regelwerk für Verspätungsfolgen – abgestimmt und rechtlich sauber verankert.

---

**GEMEINSAMER EFFEKT** Verspätungsfolgen würden für alle Beteiligten kalkulierbar – nach klaren, bekannten Regeln.

# Vorschlag für konkrete nächste Schritte: konsolidierte Rückmeldung und Arbeitsgruppe ab Ende Mai

Sofern Interesse an einer gemeinsamen Weiterentwicklung besteht, wird folgendes Vorgehen vorgeschlagen

# 1

## Konsolidierte Rückmeldung

BSN, VDV und mofair konsolidieren die Rückmeldungen ihrer Mitglieder und melden diese gesammelt an DB InfraGO.

# 2

## Personen benennen

Maximal zwei Personen je Verband für die Arbeitsgruppe, um sie arbeitsfähig zu halten.

# 3

## Start ab Ende Mai 2026

Aus Sicht DB InfraGO wäre ein Start der Arbeitsgruppe ab Ende Mai 2026 möglich.

## DREI FRAGEN AN SIE HEUTE

### Interesse

Besteht grundsätzliches Interesse, über ein integriertes Modell ins Gespräch zu kommen?

### Klärungsbedarf

Welche Aspekte sind aus Ihrer Sicht zwingend zu klären?

### Prämissen

Welche Rahmenbedingungen müssen unbedingt beachtet werden?

1. Begrüßung und Vorstellung der Agenda
2. Analyse bestehendes ARS SPV
3. Weiterentwicklung Regulierung von Schadenersatzfällen im SPV
- 4. Nächste Schritte**

# DB InfraGO schlägt vor, den etablierten Turnus beizubehalten und in 5-Jahren die nächste Revision durchzuführen

## INB 2026

### 5.7.4.3 Revision Anreizsystem

„Die DB InfraGO AG bzw. die RNI wird mit den ZB des Schienenpersonenverkehrs spätestens für die INB der Netzfahrplanperiode **2027/2028** das bisherige Anreizsystem analysieren und Änderungen soweit notwendig vereinbaren.“



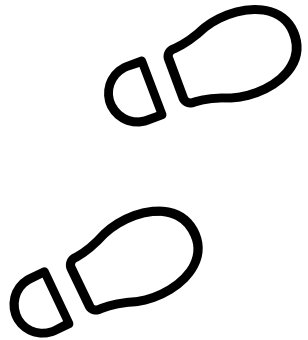
**Vorschlag DB InfraGO:  
Erneuerung der  
Revisionsklausel mit Zieljahr  
2033**



## INB 2027/28:

### 5.7.4.3 Revision Anreizsystem

„Die DB InfraGO AG bzw. die RNI wird mit den ZB des Schienenpersonenverkehrs spätestens für die INB der Netzfahrplanperiode **2032/2033** das bisherige Anreizsystem analysieren und Änderungen soweit notwendig vereinbaren.“



Die heute gezeigte Unterlage werden wir zeitnah auf unserer **Webseite** zum Anreizsystem im SPV 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

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

Nach Abschluss der Auswertung werden wir Sie aktiv über bekannte Kanäle (Kundeninfo) über das weitere Vorgehen informieren



**InfraGO**



70