



Fotos: Axel Hartmann

## Leistungsanreize zur Erhöhung der Infrastrukturqualität

---

DB Netz AG

---

Ralph Grassel

---

I.NMK 3

---

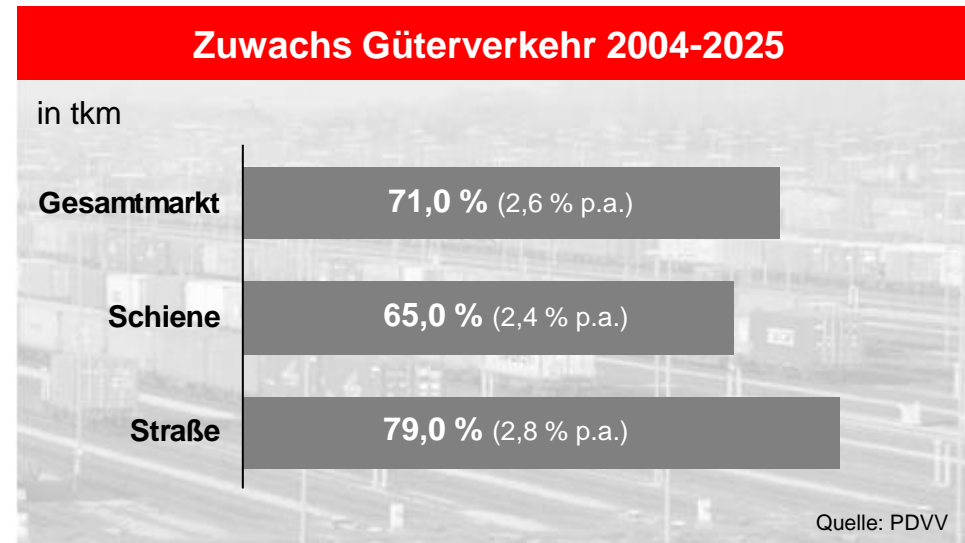
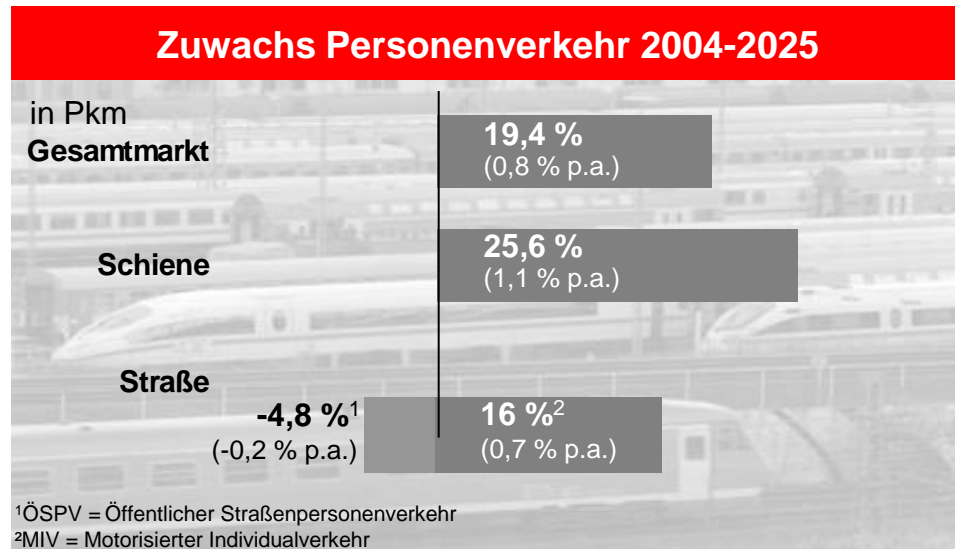
Gotha, 31.01.2013

## Agenda

- 
- **Verkehrswachstum auf der Schiene ermöglichen**
  - Anreize zur Einhaltung der Leistungsversprechen
  - Maßnahmen und Ergebnisse
-

# Der Schienenverkehr in Deutschland entwickelt sich positiv

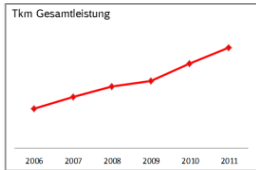
## Entwicklung Verkehrsaufkommen bis 2025



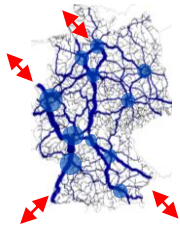
- Steigende Betriebsleistung im Schienenverkehr (Jahr 2011: 1,037 Milliarden Trassenkilometer)
- Personenverkehr: höhere Auslastung der Züge, verhaltenes Wachstum bei den Trassenkilometern
- Güterverkehr: Internationaler Verkehr wächst, Überproportionaler Anstieg kombinierter Verkehr (+129%)

# Zukünftig erwartetes Verkehrswachstum stellt die Infrastrukturstrategie vor 3 wesentliche Herausforderungen

## Herausforderungen



- **Bewältigung Verkehrswachstum** allein durch Neu- und Ausbau nicht finanzierbar



- **Konzentriertes Wachstum** des SGV auf Hauptachsen



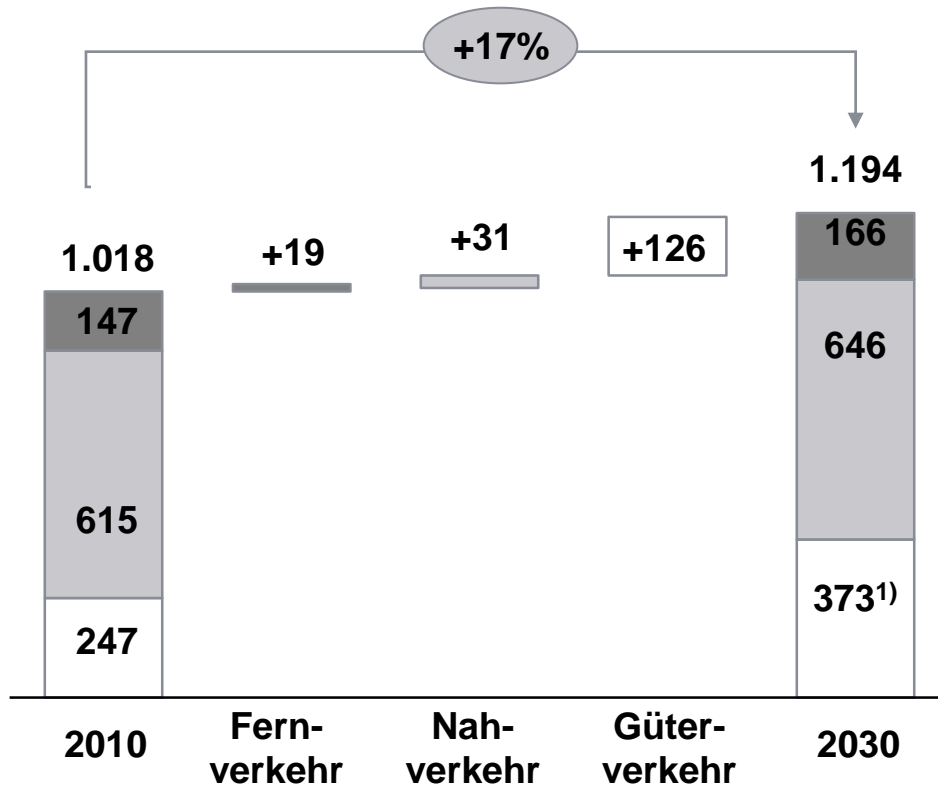
- Harmonisierte **Verkehrskonzepte** mit hohen Anforderungen an die **Betriebsqualität**

## Langfristige unternehmerische Ansätze

- 1 Ausschöpfen infrastruktureller Leistungsfähigkeit**
  - Neu- und Ausbau
  - Erhöhung Leistungsfähigkeit vorhandener Infrastruktur
- 2 Akzeptanz SGV erhöhen**
  - Konsens über Gesamtkonzept (Ausbau)
  - Umsetzung Maßnahmen zur Lärmreduzierung
- 3 Robuste Infrastruktur und hohe Fahrplan- und Betriebsqualität**
  - Verfügbarkeit Infrastruktur sicherstellen
  - Transparente und verlässliche Bauprozesse
  - Pünktlichkeitssteigerungen

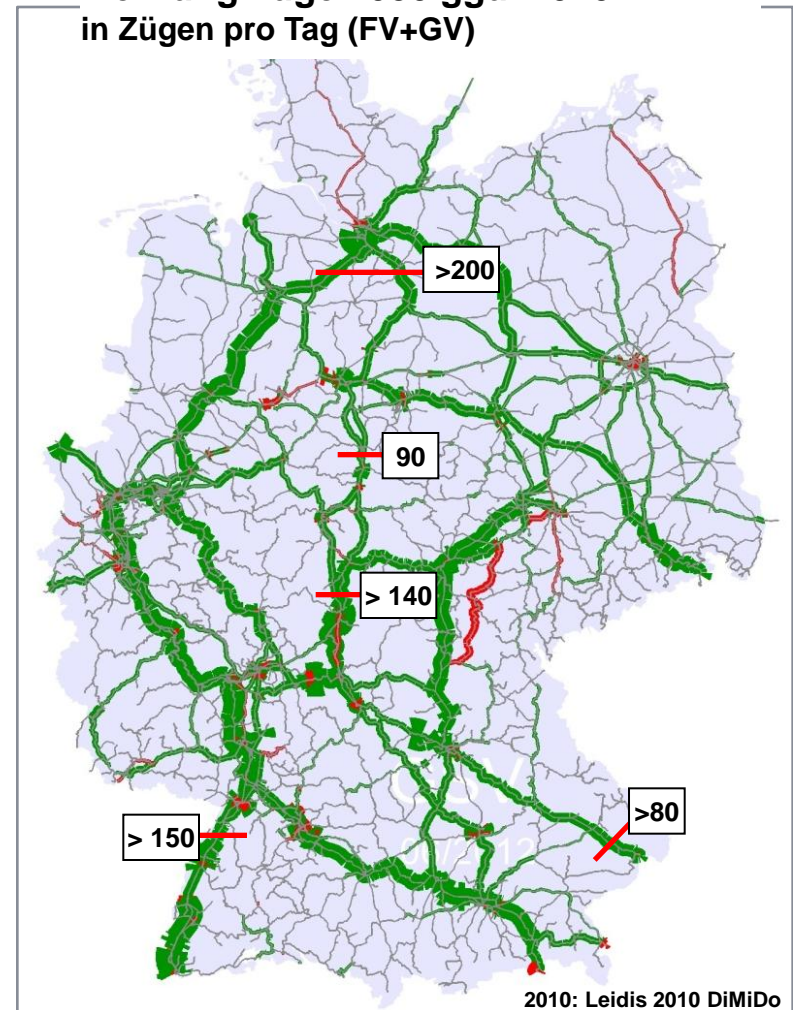
# Steigende Betriebsleistungen für alle Verkehrsarten prognostiziert

Entwicklung der Betriebsleistung Potentialprognose in Mio. Trkm/Jahr



1) Betriebsleistung Leerzüge GV mit 22 Mio. Trkm als konstant angenommen

Mehrung Züge 2030 ggü. 2010 in Zügen pro Tag (FV+GV)

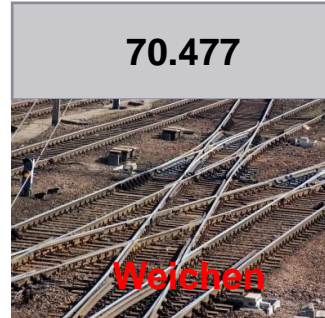


## Agenda

- 
- Verkehrswachstum auf der Schiene ermöglichen
  - **Anreize zur Einhaltung der Leistungsversprechen**
  - Maßnahmen und Ergebnisse
-

# Grundlage für das Wachstum ist eine robuste und hoch verfügbare Infrastruktur

## Daten und Fakten 2011



ca. 20 Mrd. €  
Sachanlage-  
vermögen\*

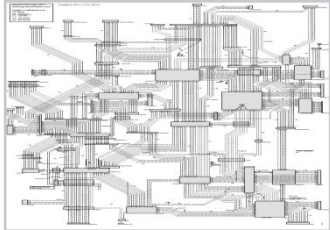
\*Quelle: Geschäftsbericht DB Netz AG 2011

# Die DB Netz AG ist das Rückgrat des Schienenverkehrs in Deutschland

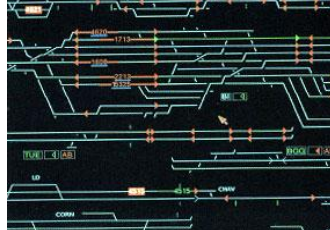
## Anreize zur Einhaltung der Leistungsversprechen in den Geschäftsprozessen implementiert

### Leistungsversprechen

#### Vertrieb und Fahrplan



#### Betrieb



#### Erhalt Bestandsnetz



#### Neu- und Ausbau



**Robustheit, Prävention, Prozesse**

- Mängelfreie **Strecken**
- Mängelfreie **Service-einrichtungen**
- Pünktliche **Betriebsdurchführung**
- Optimale **Planung**
- Kundenorientierte **Bauplanung und –durchführung**
- „Ökologische“ **Preissysteme**

### Anreize aus Sicht .....

#### Markt

- Absatzmärkte stimulieren
- Umsätze entwickeln
- Qualität steigern

#### Wettbewerb

- Komparative Vorteile ausbauen
- Akzeptanz erhöhen
- Image fördern

#### Leistungs- und Finanzierungsv.

- Rückzahlungen vermeiden
- Kennzahlen einhalten
- Kennzahlen weiterentwickeln

#### EIBV\*

- Leistungsab. Entgeltregelung
- Entgeltminderungsverfahren
- Ökologisches Trassenpreissystem



## Agenda

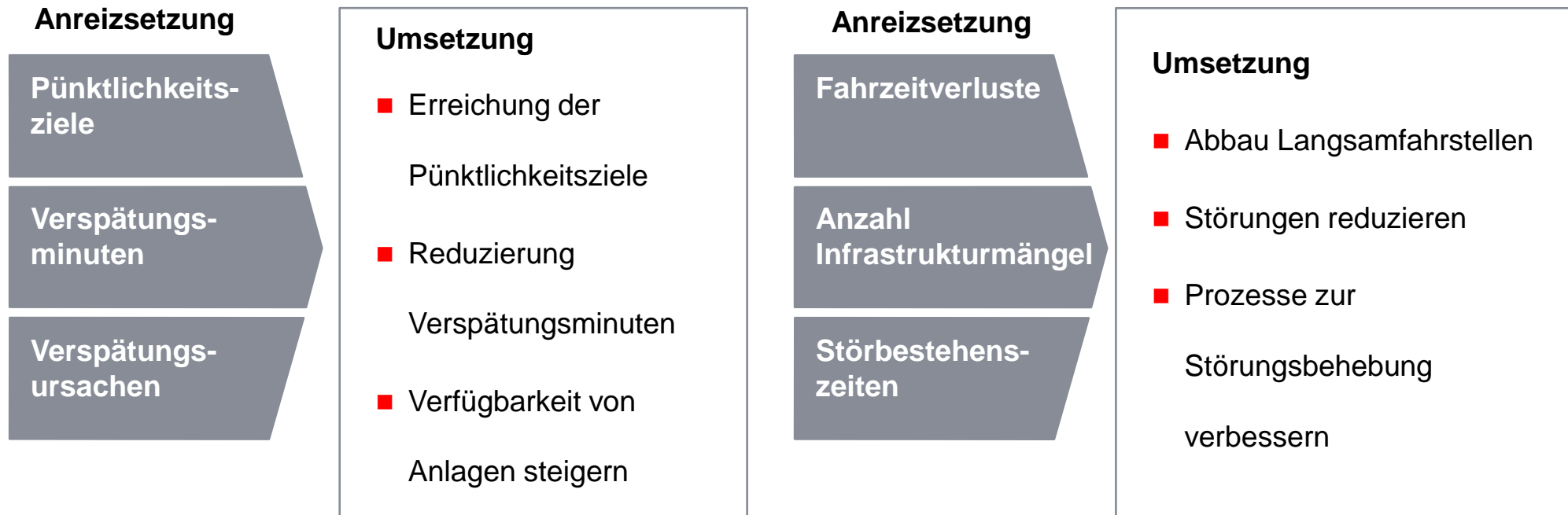
- 
- Verkehrswachstum auf der Schiene ermöglichen
  - Anreize zur Einhaltung der Leistungsversprechen
  - **Maßnahmen und Ergebnisse**
-

# Qualitätssteigerungen auf dem Schienennetz werden durch unterschiedliche Anreizsysteme unterstützt

Anreizsystem	Öffentlich rechtl. Regelung	Stoßrichtung	
■ <b>Anreizsystem zur Verringerung von Störungen</b>	§ 21(1) EIBV	Erhöhung der Pünktlichkeit	
■ <b>Anreizsystem für Serviceeinrichtungen</b>	§ 24 EIBV	Stabilisierung Nutzungsmöglichkeit	
■ <b>Vertragsgem. Zustand Infrastruktur</b>	§ 21(6) EIBV	Pönalisierung von Infrastrukturmängel	
■ <b>Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung</b>	BSWAG	Gewährleistung der Verfügbarkeit	
■ <b>Lärmabhängiges Trassenpreissystem</b>	§ 21(2) EIBV	Reduzierung Lärmemissionen	

# Zur Qualitätsentwicklung durch Anreizsysteme werden verschiedene Hebel benutzt

## Auswahl von Indikatoren zur Qualitätsentwicklung



# In den Anreizsystemen sind unterschiedliche monetäre Ansätze hinterlegt

Anreizsystem		Incentivierung
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Anreizsystem zur Verringerung von Störungen</b></li> </ul>		<p>Bei Zielverfehlung 10 ct pro systemrelevante Verspätungsminute</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Anreizsystem für Serviceeinrichtungen</b></li> </ul>		<p>10 % des Nutzungsentgelts</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Vertragsgem. Zustand Infrastruktur</b></li> </ul>		<p>1 – 3 € pro störungsbedingter Verspätungsminute</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung</b></li> </ul>		<p>Reduzierung des Zuwendungsbetrages bei Zielwertabweichung</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Lärmabhängiges Trassenpreissystem</b></li> </ul>		<p>Bonusbetrag pro umgerüsteter Achse auf leise Bremstechnik</p>

# Die Anreizsysteme zeigen Wirkung – es sind deutliche Qualitätsentwicklungen sichtbar





## **Ralph Grassel**

Leiter Kundenmanagement Personenverkehr;  
Infrastrukturanforderungen

Adresse: Mainzer Landstraße 201-203  
60326 Frankfurt a. Main

Kontakt: 069 265 30530  
0160 97439555  
[ralph.grassel@deutschebahn.com](mailto:ralph.grassel@deutschebahn.com)

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**