

civity Management Consultants

LCC

LCC in der Europäischen  
Regulierungsszene

3. Symposium der Betonschwellenindustrie e.V.

Berlin, 14. November 2017

## Überblick

- Warum brauchen wir LCC-optimierte Beschaffungsstrategien?
- Wo stehen die Bahnen hinsichtlich LCC-optimierter Entscheidungen?
- Wie kann Eisenbahn-Regulierung in Europa LCC-fördernd eingreifen?
- Wie ist Regulierung gestaltet und wo unterstützt sie LCC-Konzepte konkret?
- Welche Schlussfolgerungen können daraus gezogen werden?

# Warum braucht es LCC-optimierte Beschaffungsstrategien?

## Grobe Nutzenbetrachtung

- Höhere Zuverlässigkeit
- Weniger Betriebserschwernde



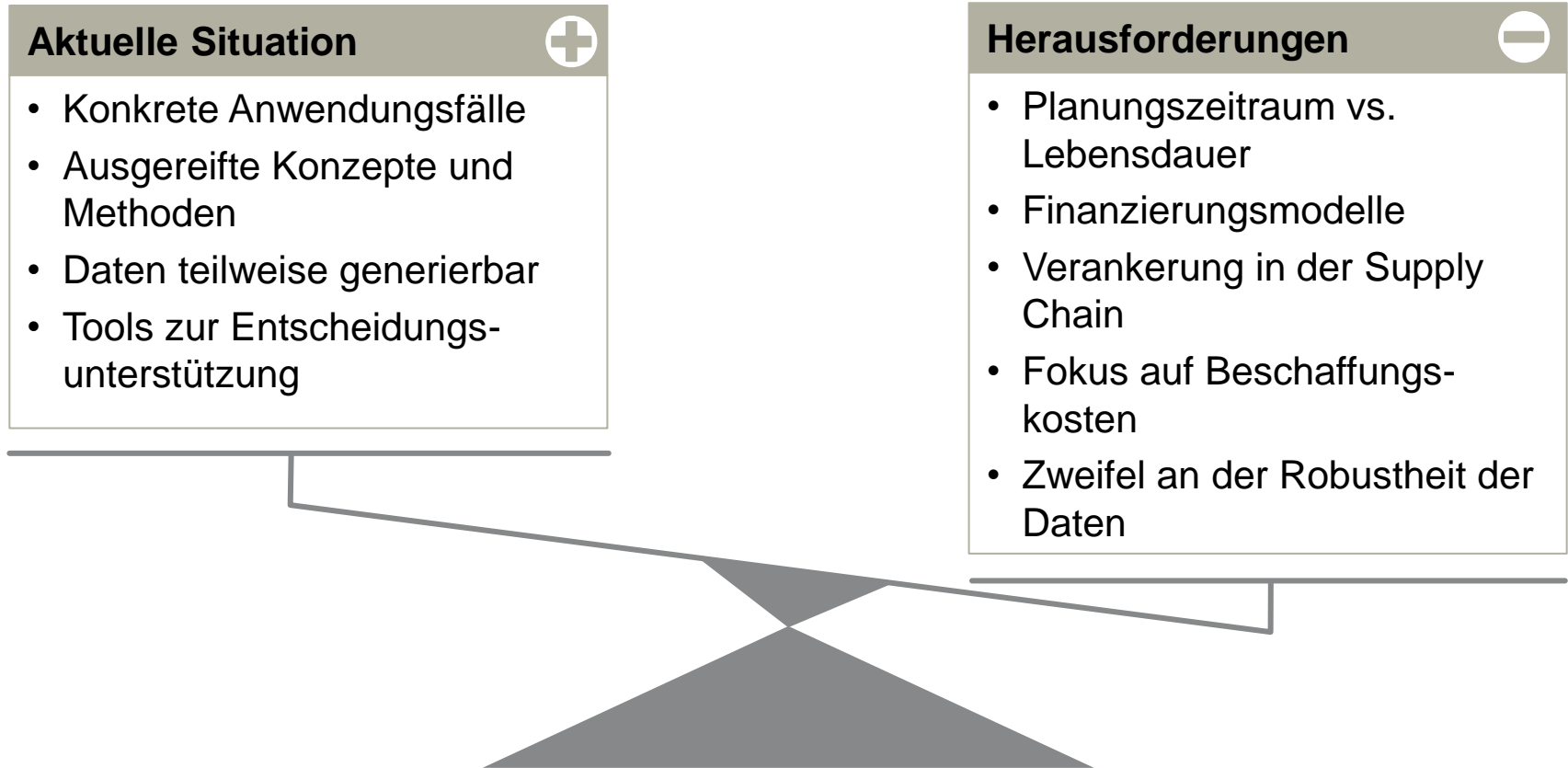
- Besseres Angebot
- Höhere Pünktlichkeit

- Gesteigerte Anlagenverfügbarkeit
- Niedrige Trassenentgelte

- Bestmögliche Mittelverwendung
- Nachhaltige, „grüne“ Infrastruktur

# LCC scheitert heute weniger an konzeptionellen Herausforderungen, sondern eher an Rahmenbedingungen

## Positionsbestimmung



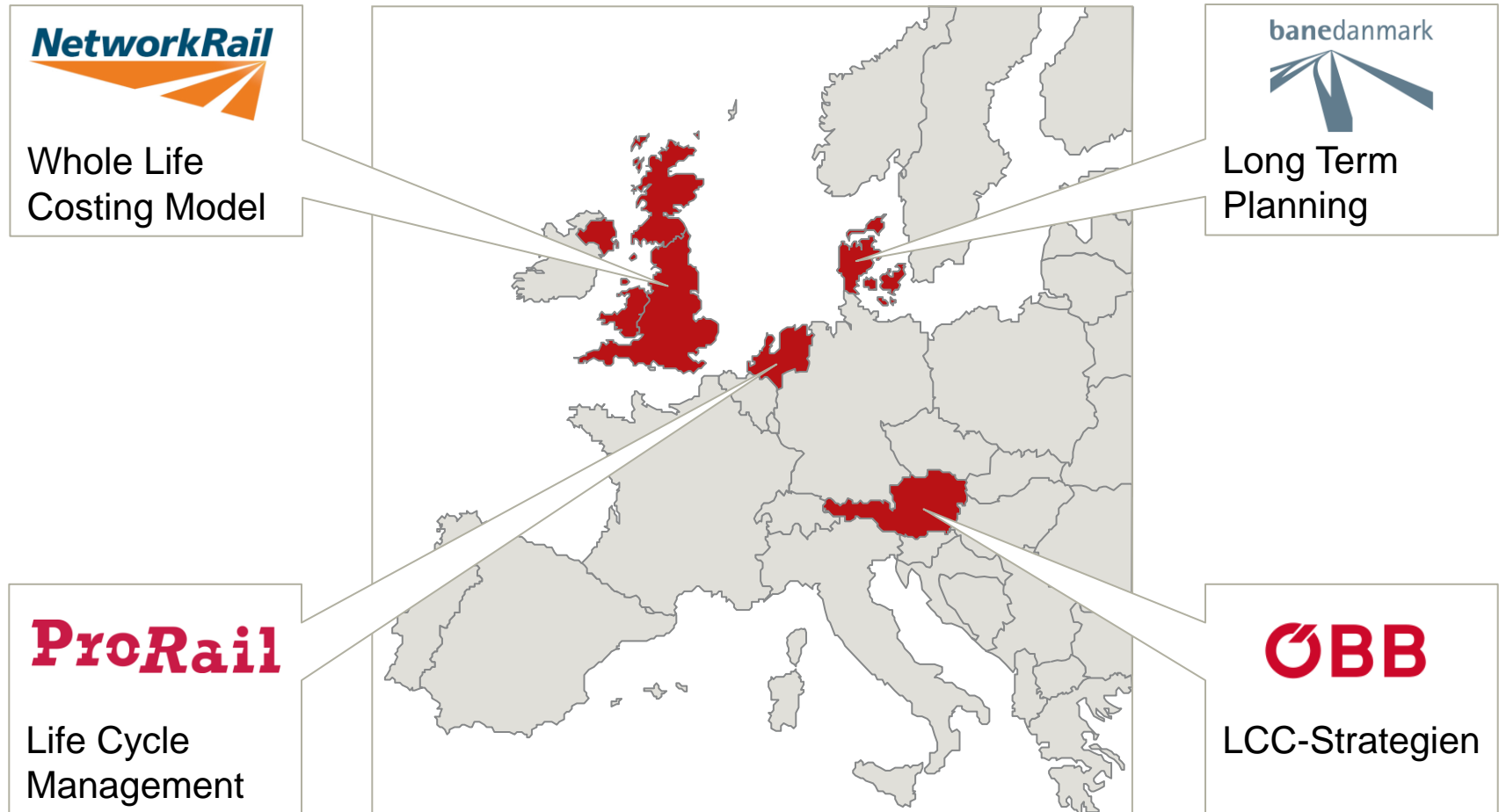
# Regulierer können einen LCC-förderlichen Rahmen schaffen

## Handlungsoptionen



# Vier Beispiele aus dem europäischen Ausland belegen, dass ein konstruktives Zusammenspiel förderlich ist

## Good Practice

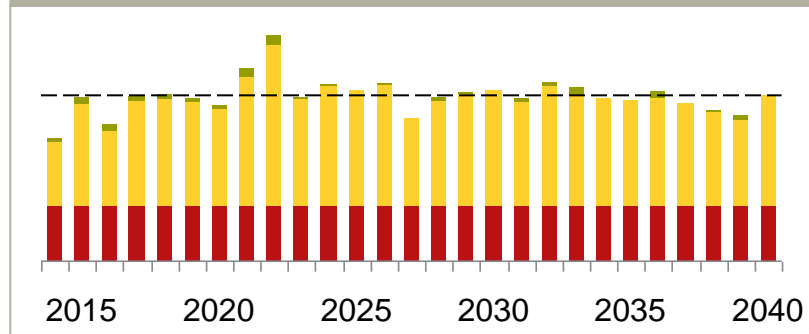


# In Dänemark basiert die Infrastrukturfinanzierung auf einem langfristigen LCC-basierten Planungsmodell

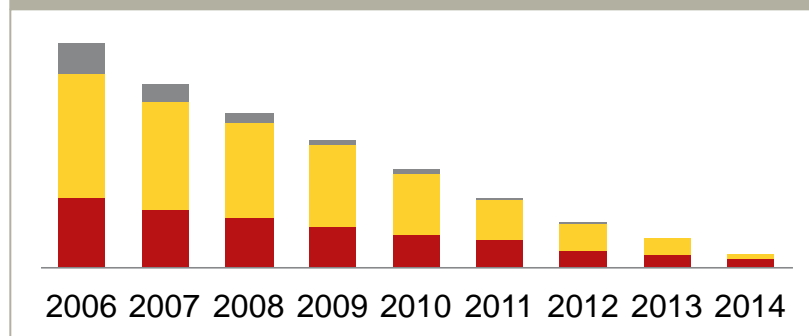
Dänemark



## Langfristige Planung



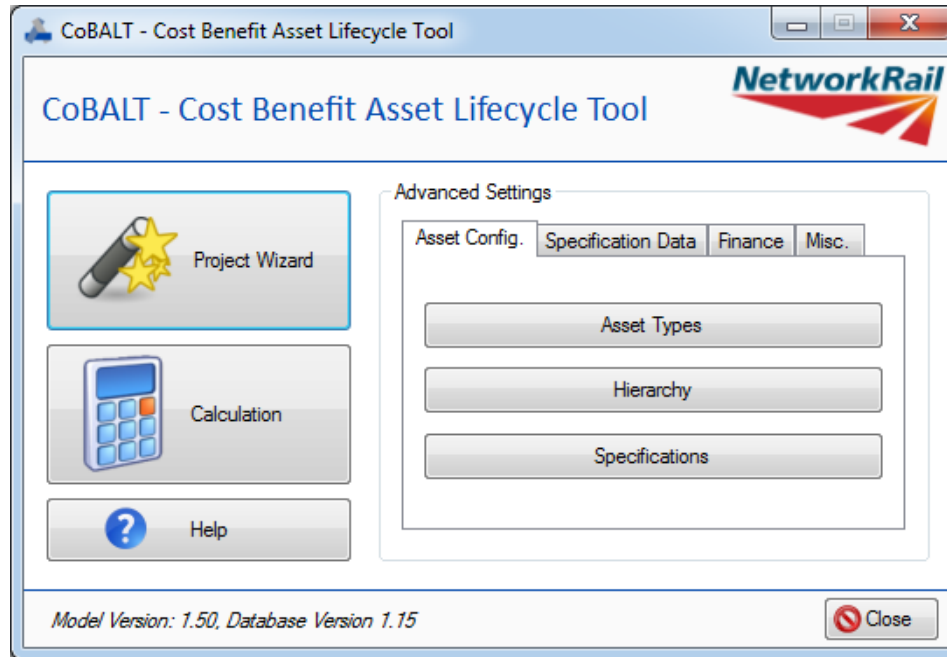
## Abbau des Rückstaus



- Frühzeitiger Dialog mit dem Verkehrs- und Finanzministerium
- Gemeinsames Zielsystem
  - Backlog
  - Betriebserschwerisse
  - effektive Mittelverwendung
- Enge Einbindung in die Entwicklung der Planungsmethodik
- Vertrauen in die Datengrundlagen
- Langfristige Finanzierungszusage
- Optimierte Erneuerungsplanung und Einsparpotenziale

# Network Rail arbeitet seit einigen Jahren eng mit Herstellern bei LCC-Ausschreibungen zusammen

UK

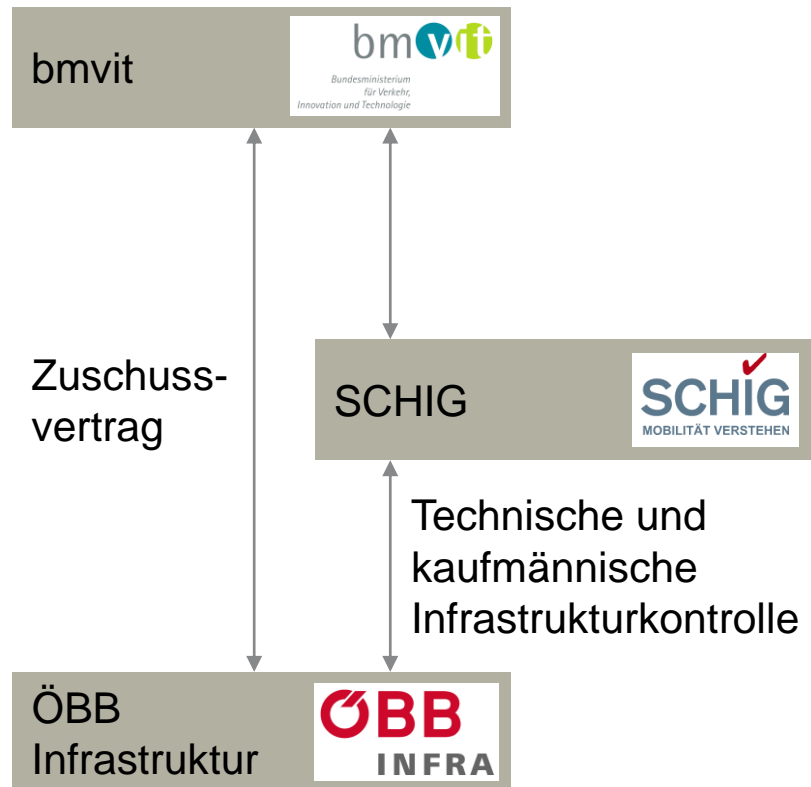


- LCC-basierte Ausschreibungen seit ca. 2 Jahren
- Größte Herausforderungen:
  - Vertrauen in Datengrundlagen
  - Reifegrad im Herstellermarkt
- NR übernimmt Qualitätssicherungsmaßnahmen im Ausschreibungsprozess
- Positiv aufgenommen, partnerschaftlicher Angang
- ORR auditiert aber schafft keinen engen Rahmen



# In Österreich wurde die Verpflichtung zu LCC im Zuschussvertrag aufgenommen

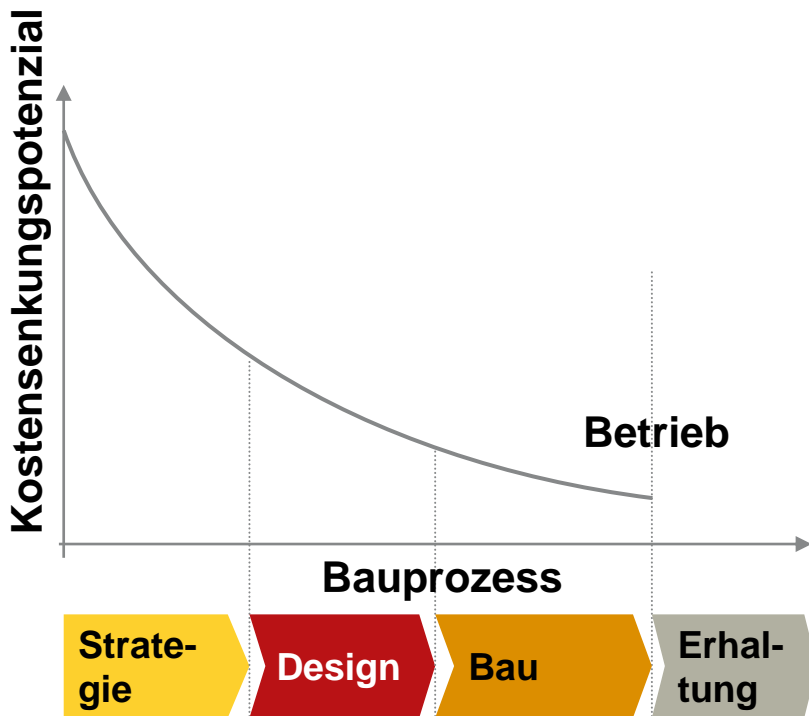
## Österreich



- Umfassende Erfahrungen seit den 90er-Jahren
- LCC-basierte Instandhaltungs- und Technologiestrategien für viele Anlagen
- Später Übernahme in den Zuschussvertrag: LCC-Kennzahlen und LCC als Maßnahme
- SCHIG prüft Effizienzsteigerungen und Auswirkungen auf Lebenszykluskosten

# Die niederländische Regierung fordert, dass Investitionsentscheidungen LCC-basiert zu treffen sind

Niederlande



- Start LCC-Analysen in 1998, seit 2000 alle Investitionen > 500 T€
- Umfassende Methodik, Kalkulations-Tools und Wissensdatenbank
- Langfristiger Investitionsplan über 25 Jahre
- Beschaffungsprozess bewertet auch Performance
- 10-Jahres-Konzession mit Forderung nach LCC-basierten Entscheidungen
- Audits, jedoch keine Incentivierung

## Fazit

- Kein Zweifel am Nutzen von LCC – hohe Wirksamkeit für alle Beteiligten bestätigt
- Initiativen für LCC gehen häufig von den Infrastrukturmanagern aus – Regulierer ziehen nach, mit genug Potenzial um LCC mehr Vorschub zu verleihen
- Aber noch erhebliche Entwicklungspotenziale bei europäischen Bahnen vorhanden – Entwicklungsbedarf immer größer mit Engpassfaktor Infrastruktur
- Herausforderungen liegen im konstruktiven Dialog und der Schaffung unterstützender Rahmenbedingungen
- Frühzeitiges Anfangen und schrittweise Entwicklung haben sich als erfolgreicher Weg erwiesen

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

## Frank Zschoche



Tesdorfstr. 11  
20148 Hamburg  
phone: +49.40.181 22 36-66  
mobile: +49.171.771 17 90  
email: [frank.zschoche@civity.de](mailto:frank.zschoche@civity.de)  
[www.civity.de](http://www.civity.de)

Beratung aus Begeisterung

