



# Impuls der neuen Regulierung auf Organisation und Finanzierung der Schiene?

Verkehrskonferenz

30.6.2017

Thomas Petersen, Niklas Rodenhausen

- Verständnis der EIU
  - marktgängiges Produkt (Kapitalverzinsung KM-üblich)
  - „Wirtschaftlichkeit“ von Infrastrukturvorhaben
  - Harte Abgrenzung/Schutzbedürfnis („BuGG“)
  - Wirtschaftliche Rationalität der Unternehmen
- Regulierung (AEG)
  - Schwache cost-plus-Regulierung
- Politische Einflussnahme/Randbedingungen
  - Überwiegende Bundesfinanzierung
  - DB = Politikum (Leuchtturmprojekte)
  - Sensibilität gegenüber verschiedenen (politischen) Interessen

**Eigentümer**  
DB AG / DB-EIU

Interessen:

- operative Autonomie der EIU
- Wirtschaftlichkeit
- hoher Anteil Eigenfinanzierung

**Gewährleistungsträger**  
Schiene

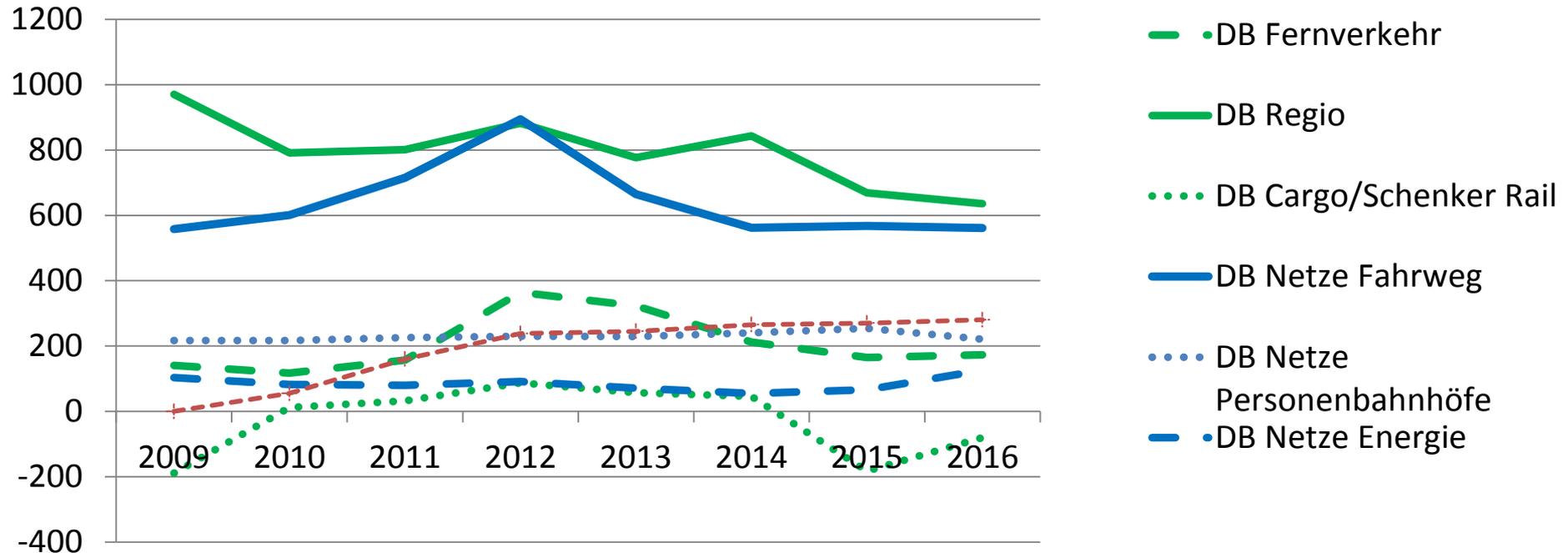
Interessen:

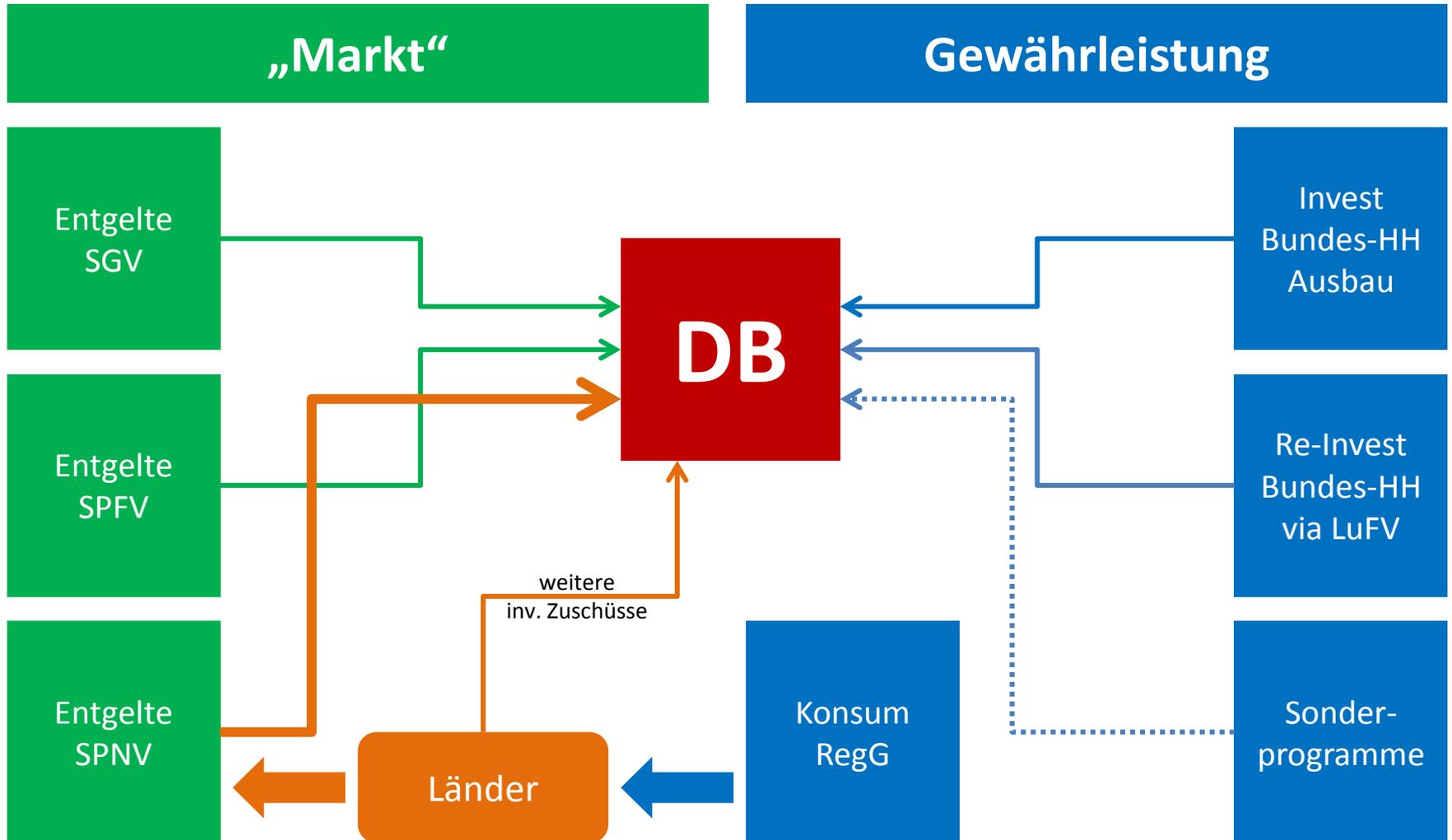
- modal split Schiene
- Minimierung des finanziellen Aufwands (Kosten/Qualität) des Bundes

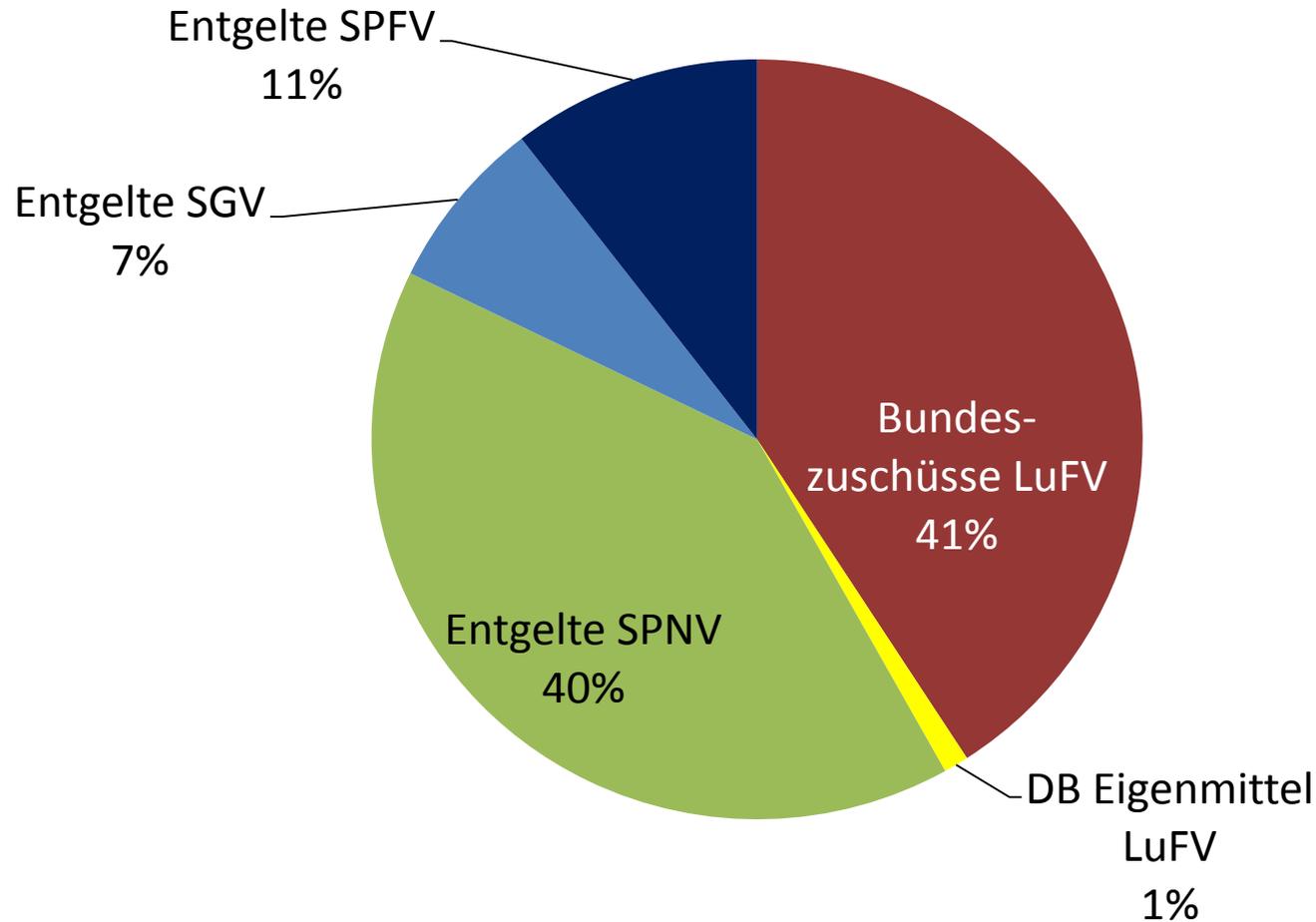
+ Fachaufsicht Regulierung

- Kongruentes Verhalten des Bundes in der Doppelrolle
- hoher Selbstfinanzierungsanteil der Verkehre (Vollkostenpreise)

- DB AG kann im **Vorleistungsmarkt** Infrastruktur erhebliche Ergebnisbeiträge erzielen → de facto **Querfinanzierung** von defizitären Geschäftsfeldern in den **Transportmärkten**

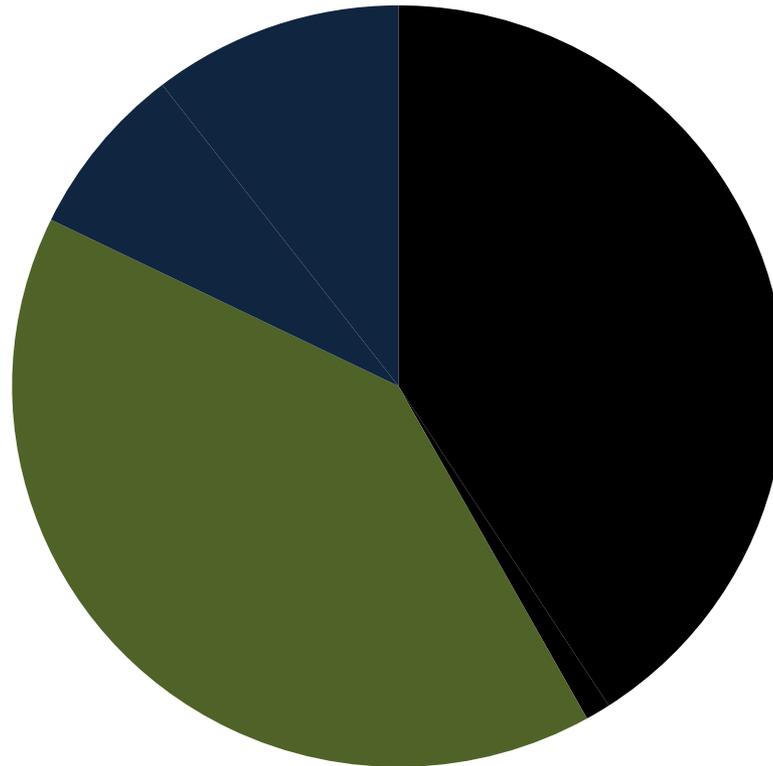






**Art. 87e GG**  
bisher nicht  
konkretisierte  
Gewährleistungsver-  
antwortung des  
Bundes bzgl.  
Verkehrsangebot

**Art. 106a GG**  
an Länder übertragene  
Aufgaben des SPNV,  
finanziert aus  
Bundesmitteln (RegG)

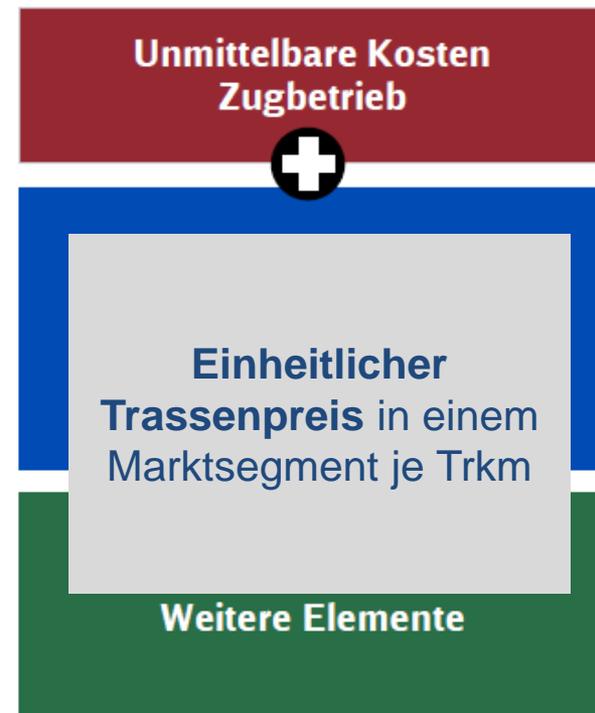
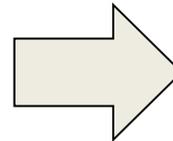


**Art. 87e GG**  
Gewährleistungs- und  
Finanzierungsver-  
antwortung des  
Bundes für das  
Schienennetz  
(Allgemeinwohlgebot)

## Aufbau des Trassenpreissystems

Nutzungsabhängige Komponente	Leistungsabhängige Komponente	Sonstige Komponenten
<b>Streckenategorie</b>	<b>Anreizsystem zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit</b>	<b>+ Lastkomponente (Schienengüterverkehr)</b>
<b>Grundpreis</b>	<b>* Zugbedingte Abweichung von der Mindestgeschwindigkeit</b>	Bruttozuggewichte ab 3.000 t: Zuschlag 1,00 Euro / Trkm
Fplus → 9,74 Euro / Trkm F1 → 4,87 Euro / Trkm F2 → 3,4 F3 → 3,1 F4 → 2,1 F5 → 2,1 F6 → 2,1 Z1 → 3,1 Z2 → 3,1 S1 → 1,1 S2 → 2,1 S3 → 3,1	Zur effizienteren Nutzung der Schienen- wesentlich ein Zuschlagfaktor von 1,6	<b>Entgelt</b> Entgelt für die Entnahme einer grasse: 80 Euro <b>Entgelt</b>
<b>* Trassenprod</b>		Entgelt für Angebots- erstellung Entgelt für Angebots- erstellung + 10% Entgelt für Angebots- erstellung + 20% Entgelt für Angebots- erstellung + 40%
<b>Personen- verkehr</b>	<b>Komponente</b>	<b>Weitere Komponenten</b>
Express-Trasse 1,80 Takt-Trasse 1,65 Economy-Trasse 1,00	Standard-Trasse 1,00 LZ-Trasse 0,65 Zubringer-Trasse 0,50	<b>+ Zuschlag für laute Güterzüge (GS, GZ, GX) in Höhe von 2,5%</b> Zur Förderung der Lärminderung Weitere „Sonstige Komponenten“ sind auf den Seiten 10-13 beschrieben.

**Unterschiedliche Trassenpreise für unterschiedliche Trassen/Strecken**

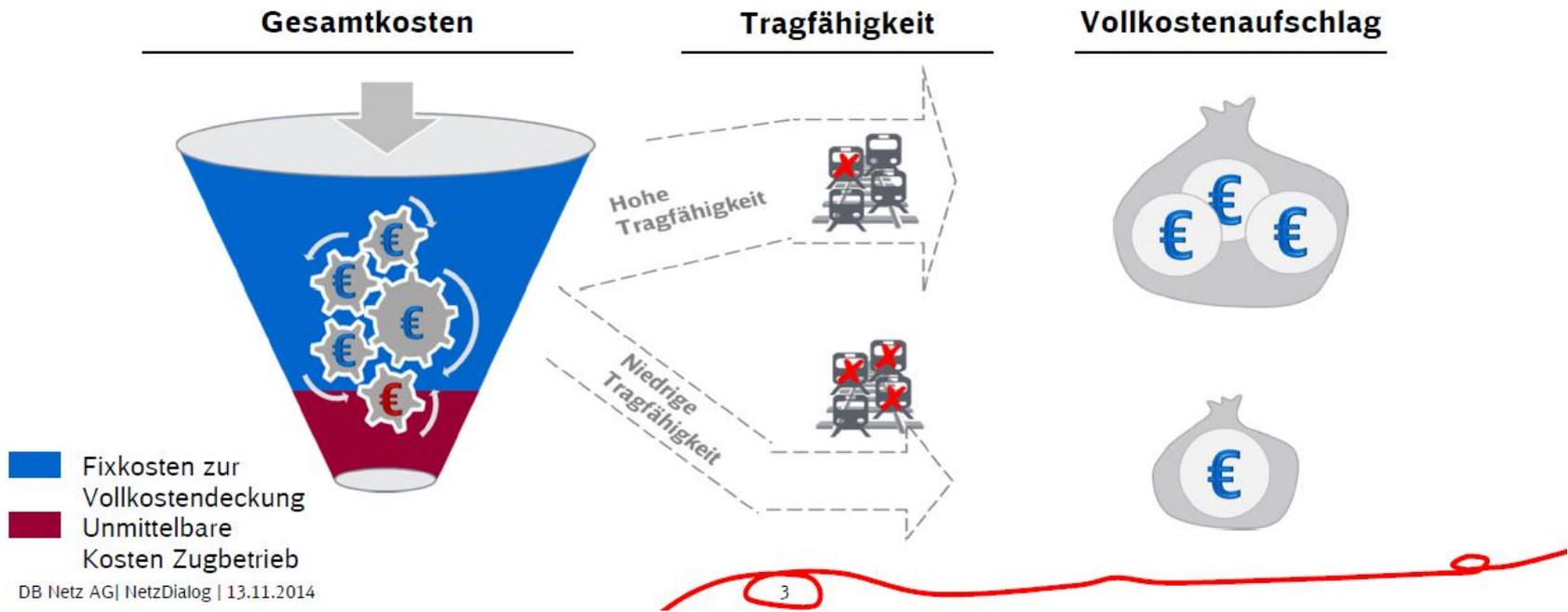


ALT: Infrastruktur- und Kostenorientiert

NEU: Nachfrageorientiert

**Je höher die Tragfähigkeit eines Segmentes, desto höher der Vollkostenaufschlag auf die unmittelbaren Kosten Zugbetrieb**

## Grundlogik Vollkostenaufschlag



## Theorie:

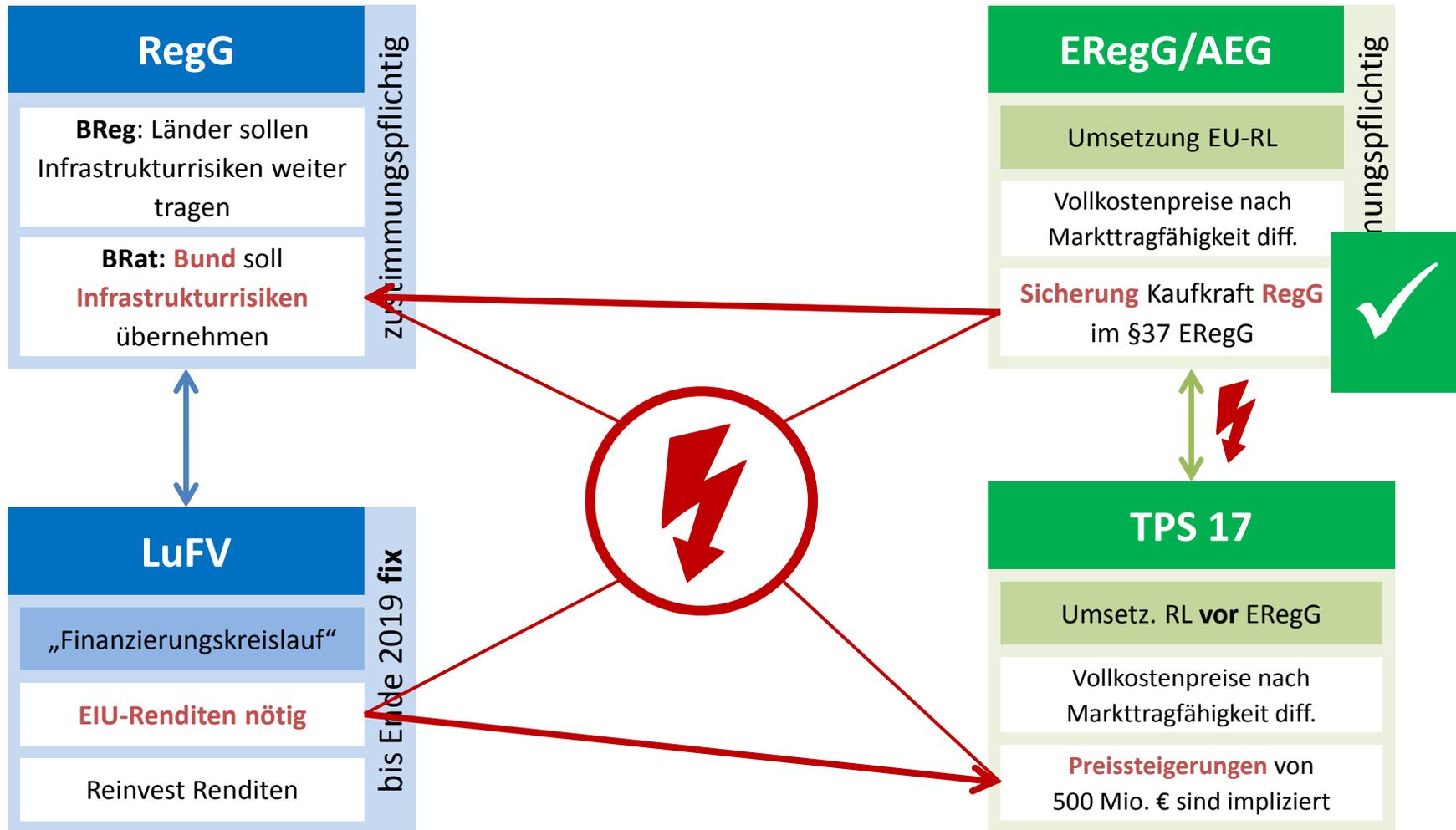
- Preisbildungsmechanismus für Monopolmärkte
- Regulierte Monopole  $p=GK$
- Prämisse: Fixkostendeckung
- Verteilung der Fixkostenaufschläge nach indiv. Zahlungsbereitschaften



## Praxisprobleme:

- Marktsegmente mit gleicher Zahlungskraft
- Fehlende Empirie/Information zu Preiselastizitäten
- Trassenpreise nicht alleine entscheidungsrelevant
- Eingeschränkt rationale Akteure
- Keine Wettbewerbsmärkte
- und last but not least: der Gesetzgeber...

# Rückblick: Der gordische (Schienen-)Knoten



## § 37

### Ausgestaltung der Entgelte für Schienenwege und Personen- bahnhöfe für Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags

(1) Stehen den Ländern für die jeweilige Fahrplanperiode vom Bund Mittel für den Schienenpersonen-nahverkehr (Regionalisierungsmittel) zur Verfügung, so haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für Verkehrsdienste nach § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 die Höhe der Entgelte für die Nutzung der Schienenwege der Eisenbahn und für die Nutzung von Personenbahnhöfen je Land festzulegen.

(2) Die durchschnittlichen Entgelte nach Absatz 1 sind für jedes Land so zu bemessen, dass sie den durchschnittlichen Entgelten der betroffenen Verkehrsdienste im jeweiligen Land in der Netzfahrplanperiode 2016/2017 entsprechen. Soweit sich der Gesamtbetrag der den Ländern zustehenden Regionalisierungsmittel seit dem Jahr 2017 bis zu dem Jahr, in dem das Entgelt tatsächlich zu zahlen ist, geändert hat, sind die Entgelte nach Absatz 1 mit der gleichen Änderungsrate anzupassen.

(3) Absatz 2 gilt nicht für Entgelte für die Nutzung von Personenbahnhöfen, soweit in einer Vereinbarung zwischen einer Gebietskörperschaft und dem Betreiber des Personenbahnhofs eine abweichende Vereinbarung zur Höhe der Entgelte getroffen ist. Regelungen nach Satz 1 gelten für alle Zugangsberechtigten. Sie können auf bestimmte Verkehrsleistungen sowie auf Marktsegmente innerhalb dieser Verkehrsleistungen beschränkt werden. In diesem Fall gilt § 32.

- | § 37 maßgeblich für die Trassen- und Stationspreissysteme ab Dez. 2017
- | Materiell wichtigste Regelungen:
  - | Trassenpreise im SPNV steigen jährlich um 1,8% p.a. – unabhängig von der Trassennachfrage
  - | Grundsätzlich gleiche Regelung für die Stationspreise – mit einer wichtigen Einschränkung
- Rechtslage Trassen eindeutig
- Rechtslage Stationen ist nicht eindeutig

→ SPNV entzieht sich in Teilen der Ramsey-Logik

§ 37

**Ausgestaltung der Entgelte für Schienenwege und Personenbahnhöfe für Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags**

(1) Stehen den Ländern für die Laufzeit der Vertragsperiode vom Bund Mittel für den Schienenpersonenfernverkehr (Regionalverkehrsleistungen) zur Verfügung. Die Entgelte für Verkehrsleistungen nach Absatz 2 die Höhe der Entgelte für den Personenverkehr auf den Schienenwegen der Eisenbahnen und den Personenbahnhöfen je

(2) Die durchschnittlichen Entgelte sind für jedes Land die durchschnittlichen Entgelte für Verkehrsleistungen im jeweiligen Bundesland 2016/2017 entsprechen den Ländern zustehen. Seit dem Jahr 2017 bis zum Jahr 2027 sind die Entgelte tatsächlich zu zahlen ist. Die Entgelte nach Absatz 1 mit den Entgelten nach Absatz 2 passen.

(3) Absatz 2 gilt nicht für den Personenverkehr zwischen einer Gebietseinheit des Personenbahnhofs zur Höhe der Entgelte nach Absatz 1 gelten für alle Verkehrsleistungen auf bestimmte Verkehrsleistungen innerhalb dieser Gebietseinheit werden. In diesem Fall

§ 37 maßgeblich für die Trassen- und



**Trassenpreise für Schienengüterverkehr werden um 350 Millionen Euro gesenkt**  
*Quelle: BMVI*

→ SPNV entzieht sich in Teilen der Ramsey-Logik

- Zielsetzung Bund relativ homogen trotz Doppelrolle
- DB-EIU optimieren Preise & Qualität
- bislang: Regulierung auf Sparflamme
- Passive Unterstützung einer starken Eigenfinanzierung der Infrastruktur („Finanzierungskreislauf“) zulasten v.a. der Länder
- Neu ist:
  - Regulierungssystematik Anreizregulierung, Ramseypricing
  - Begrenzung der Entgeltsteigerungen der Länder  
(= Umsatzentwicklung DB-EIU im SPNV)
  - geplante Subventionierung der Trassenentgelte für den SGV

- Gestärkte Kompetenz der BNetzA bei der Regulierung der Preishöhen
- Ramseypricing läuft ins Leere
- (leicht) schwierigeres, mindestens aber unsicheres Marktumfeld für die DB-EIU

Haupterkennntnis: §37 ERegG (und Masterplan SGV) betreffen die **Finanzierung**, nicht die Regulierung der Schiene

§ 37

**Ausgestaltung der Entgelte für Schienenwege und Personenbahnhöfe für Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags**

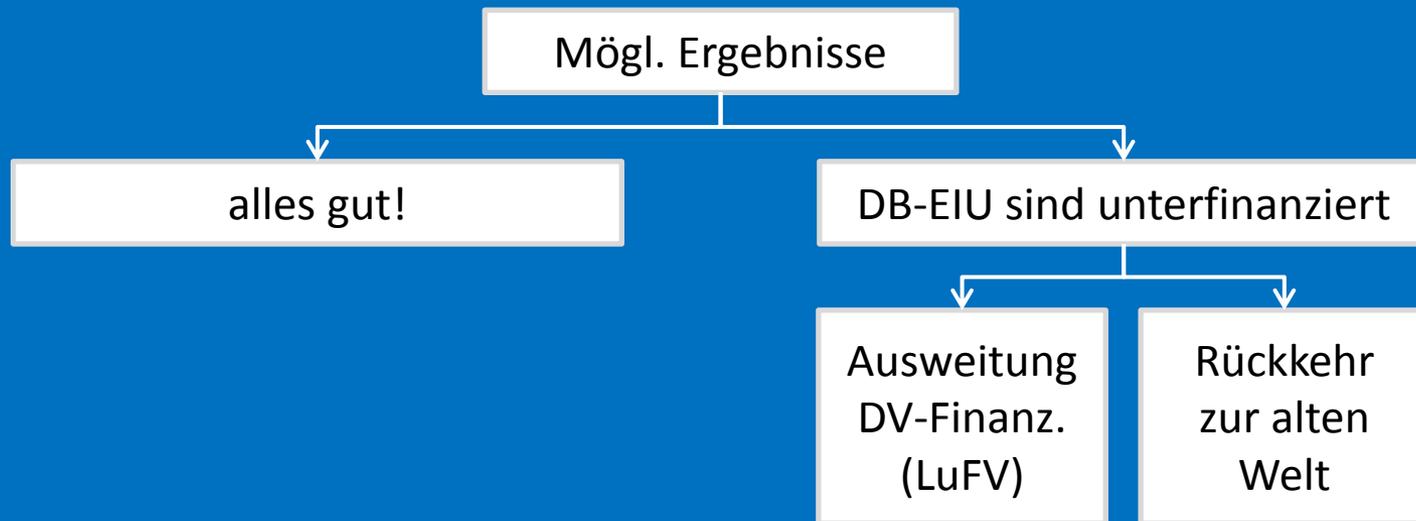
(4) Die Regulierungsbehörde überprüft, ob für Verkehrsdienste nach § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 auf Grund des § 37 eine Unterdeckung besteht. Zu diesem Zweck kann sie entweder die Mengen- und Erlösentwicklungen untersuchen oder untersuchen, ob die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für

(1) Ste...  
periode v...  
nahverke...  
haben Eis...  
für Verke...  
mer 2 die...  
nenwege...  
Personen...

(2) Die...  
sind für...  
durchsch...  
dienste in...  
2016/201...  
der den...  
seit dem...  
tatsächlic...  
nach Abs...  
passen.

(3) Abs...  
von Pers...  
zwischen...  
des Pers...  
zur Höhe...  
Satz 1 ge...  
auf bestir...  
mente inn...  
werden. I...

§ 37 Abs. 4ff sehen eine kostenbezogene (sic!) Überprüfung der Auskömmlichkeit der DB-EIU vor



rung zu. Die Bundesregierung leitet den Bericht der Regulierungsbehörde unverzüglich dem Deutschen Bundestag zu; die Bundesregierung kann dem Bericht eine Stellungnahme beifügen. Der Bericht ist im Bundesanzeiger zu veröffentlichen.

(7) Ein Bericht nach Absatz 6 ist alle fünf Jahre, erstmals zum 31. Dezember 2018, vorzulegen.

- Infrastrukturqualität kann als Korrektiv stärker genutzt werden...
- künftig Stärkung der politischen Einflussnahme auf die EIU - und damit auch der Rolle des Bundes als Gewährleistungsträger
- die politische Zielsetzung wird stärker auf die intermodale Wettbewerbsfähigkeit abstellen – Kurs Grenzkostenpreise
- neue Formen der eigenwirtschaftlichen Verkehre auf der Schiene
- die DB-EIU werden unter der neuen Regulierung deutlich schwerer die (nötigen?) Umsatzsteigerungen realisieren können
- Aufflammen der Trennungsdiskussion ist nicht auszuschließen...

Auf Bundesebene wollen wir erreichen, dass

- im Bahnverkehr die Trennung von Netz und Betrieb erreicht wird und das Netz in öffentliche Kontrolle überführt wird,

*Quelle: Koal CDU/FDP/Grüne in Schleswig-Holstein*



**Herzlichen Dank!**

**ETC Transport Consultants GmbH**

Martin-Hoffmann-Straße 18

12435 Berlin

Tel. +49 30 2 54 65-230

[thomas.petersen@etc-consult.de](mailto:thomas.petersen@etc-consult.de)