



Verursachungsgerechte Kostenzuweisung bei der Kalkulation der Trassennutzungsentgelte

Vortrag der DB AG, Dritter Workshop zum Eisenbahnregulierungsrecht

Deutsche Bahn AG

Joachim Fried

Konzernbevollmächtigter für Europäische
Angelegenheiten, Wettbewerb und Regulierung

Berlin, 13.10.2008

Überblick DB Netz AG und TPS

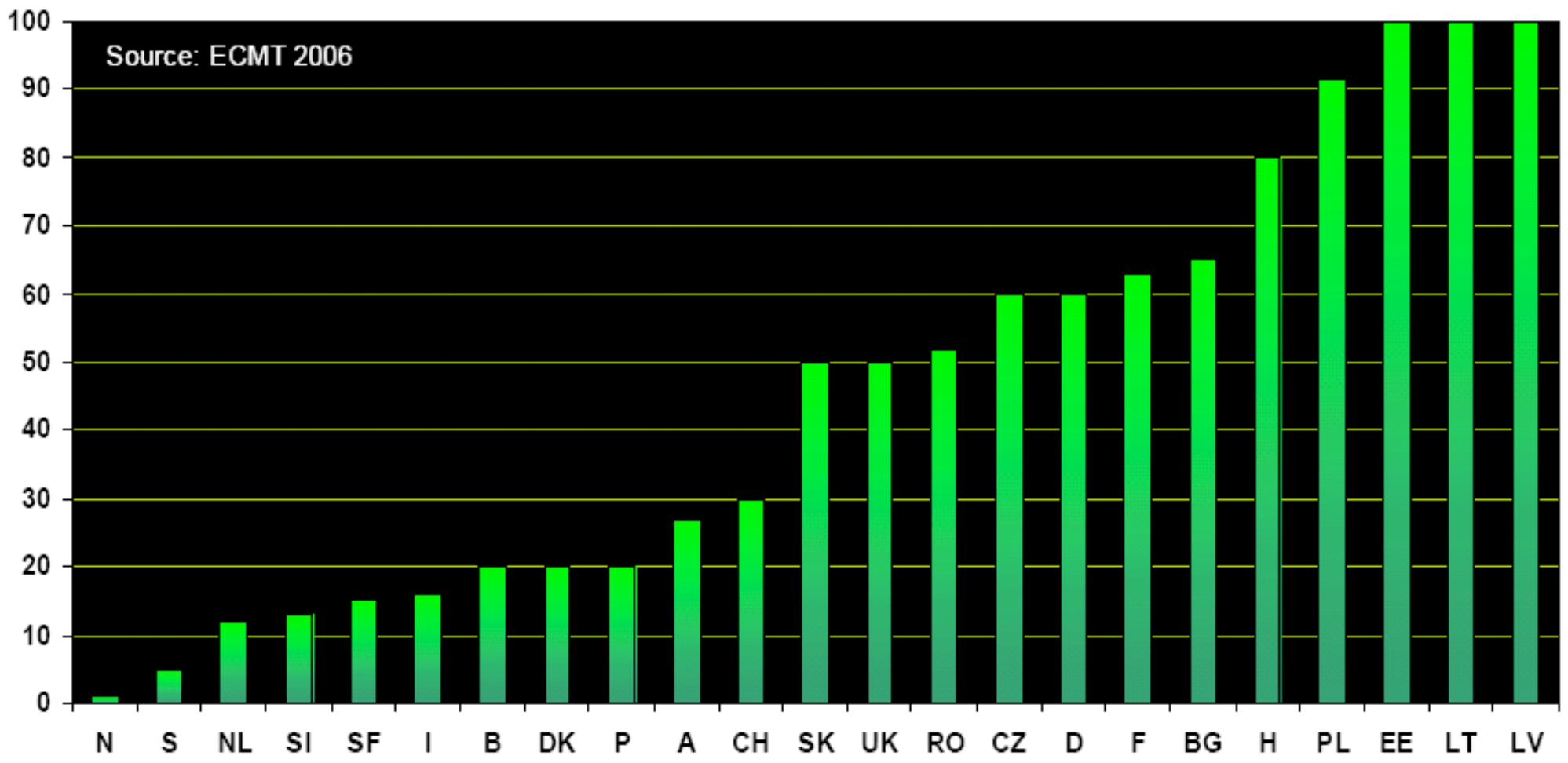
Grundsätze der Trassenpreisbildung

Grundsätze der Entgeltregulierung

Ausgewählte Aspekte der Preisdifferenzierung

Fazit

“Kostendeckungsgrad” aus Trassenerlösen in Europa



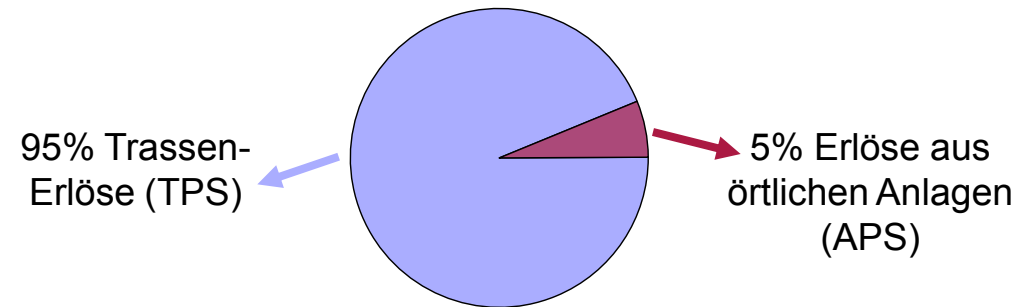
Quelle: ECMT 2006

Wirtschaftliche Lage der DB Netz AG (I) – Umsatz und Rendite

Erlöse

Mio €	2006	2007
Umsatz	3.863	4.005
davon		
Konzernexterne	441	508
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-212	146
ROCE (%)	0,8	2,9

Umsatzstruktur in %



Quelle: Geschäftsbericht DB Netz AG 2006/2007

- **Die DB Netz AG konnte 2007 erstmals ein positives Ergebnis von 146 Mio € erwirtschaften**
 - Mit einem ROCE von 2,9% ist die DB Netz AG noch weit vom Ziel einer angemessenen Kapitalrendite entfernt
- **Der Umsatz beträgt 4.005 Mio € in 2007 und ist im Zeitraum 2004-2006 nahezu konstant geblieben**
 - Der größte Teil der Erlöse (95%) kommt aus der Trassenvermarktung, 5% aus der Anlagenvermarktung
 - Der Anteil Dritter am Umsatz ist von 11% auf 13% gestiegen und wird weiter wachsen

Wirtschaftliche Lage der DB Netz AG (II) – Infrastrukturfinanzierung aus öffentlichen und eigenen Mitteln

BKZ und Investitionen				
Mio €	2004	2005	2006	2007
Bruttoinvest	4.661	4.016	4.402	4.423
Baukostenzuschüsse ¹	3.466	3.396	3.225	3.838
Eigenmittel (Nettoinvest)	1.195	620	1.177	585

Quelle: Geschäftsbericht DB Netz AG 2004-2007

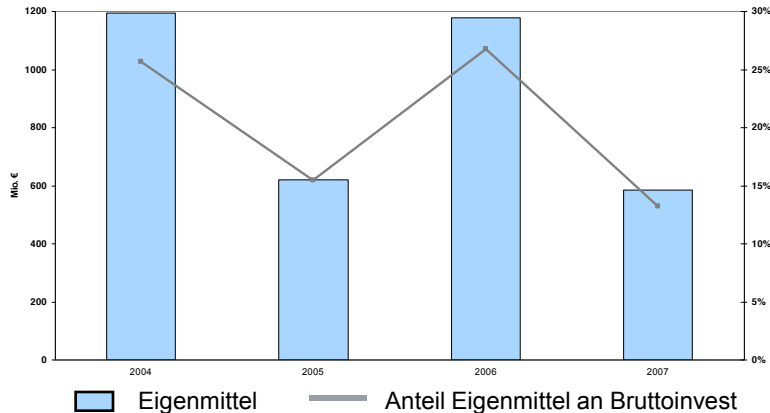
▪ Investive Zuschüsse werden erfolgsneutral behandelt

- Der durch öffentliche Mittel finanzierte Kostenanteil wird nach dem **Nettoverfahren im Rechnungswesen** der DB AG verbucht. Für ihn fällt daher kein Aufwand, d.h. **keine Verzinsung** und **keine Abschreibung** an.
- Die **Trassenpreise** decken entsprechend nur den von der DB Netz AG **selbst finanzierten Kostenanteil**.
- Die Höhe der öffentlichen Mittel hat dennoch **erheblichen Einfluss auf das Niveau der Trassenpreise**, da sie den notwendigen Eigenmittelbedarf determiniert.

▪ Die Bemessung und die Verwendung öffentlicher Mittel unterliegt einer strengen öffentlichen Verwendungskontrolle durch das Eisenbahn – Bundesamt

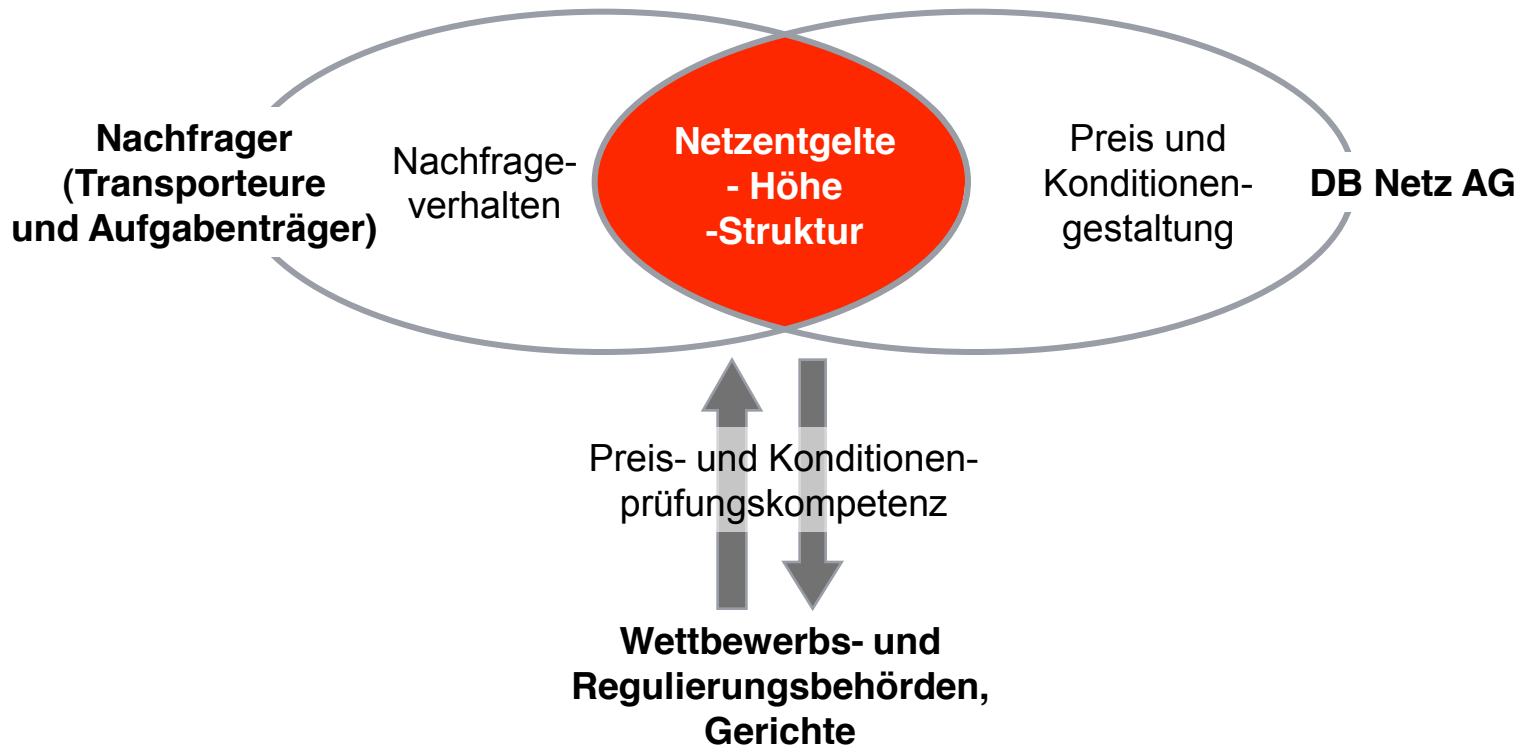
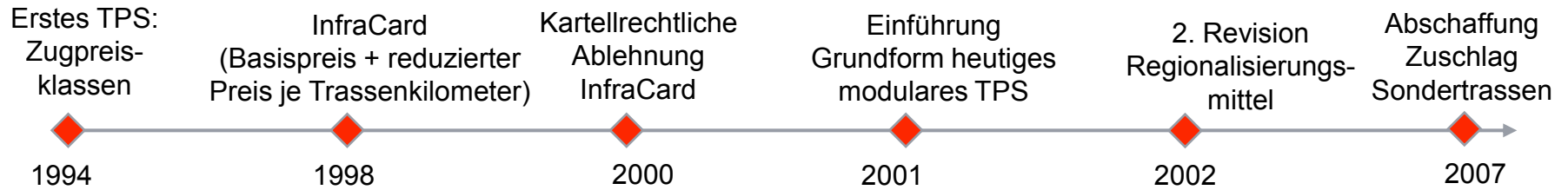
¹ Bruttoinvest abzgl. Nettoinvest (Eigenmittel DB Netz AG). Investive Zuschüsse werden aktivisch vom Anlagevermögen abgesetzt

Wirtschaftliche Lage DB Netz (III) – Mittelverwendung



- **Die DB Netz kann niemals „zu viele“ Mittel erhalten, sehr wohl aber zu wenige**
 - Zuwendungen müssen **sparsam** und **zweckgebunden** ausgegeben werden, andernfalls droht **Rückzahlung**
 - Es gibt andererseits **keine Garantie** dafür, dass die öffentlichen Mittel stets ausreichen, um den Eigenmittelanteil auf dem bisherigen Niveau zu halten.
 - Dies gilt um so mehr angesichts der **Investitionserfordernisse** in das Schienennetz, die sich aus den wachsenden Verkehrsmengen ergeben (z.B. Seehafen-Hinterlandverkehre).
 - Die DB Netz AG geht dennoch von einer gleichbleibenden Förderquote aus und **verzichtet grundsätzlich auf kalkulatorische Abschreibungen und Zinsen**, die das Trassenpreinsniveau erhöhen würden.
- **Angesichts dieser Unsicherheit bzgl. der Entwicklung des Bruttoinvestitionsbedarfs und des an die Bundesmittel gekoppelten Eigenfinanzierungsanteils sind pauschale Forderungen nach Trassenpreissenkungen sehr kritisch zu bewerten.**

Das Trassenpreissystem wurde in einem iterativen Prozess zwischen DB Netz AG, Nachfragern und Regulierungsinstanzen entwickelt



Preisniveau: Trassenpreise stiegen unterproportional im Vergleich zu den Erzeugerpreisen

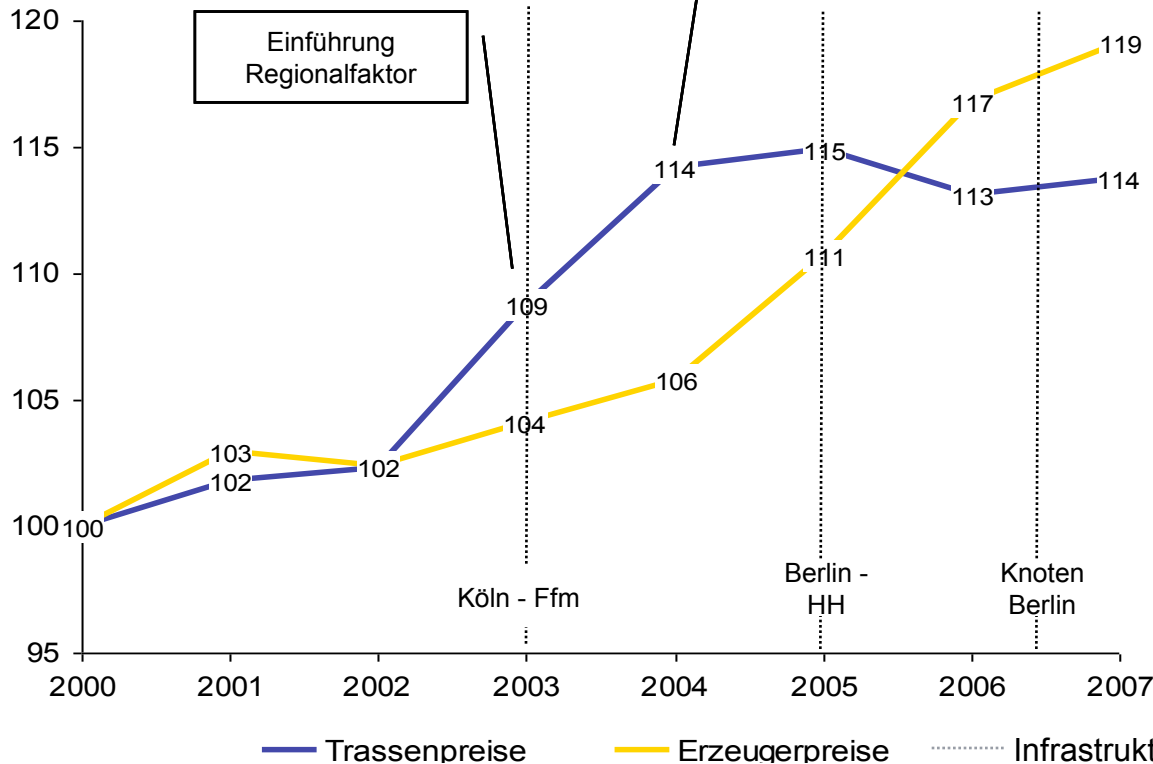
Entwicklung der Trassenpreise der DB Netz AG

Indexiert, 2000=100

Jahresdurchschnitt:
 Preissteigerung DB Netz: 1,87%
 Inflationsrate (Erzeugerpreise): 2,53%

Einführung GSM-R

Einführung
Regionalfaktor



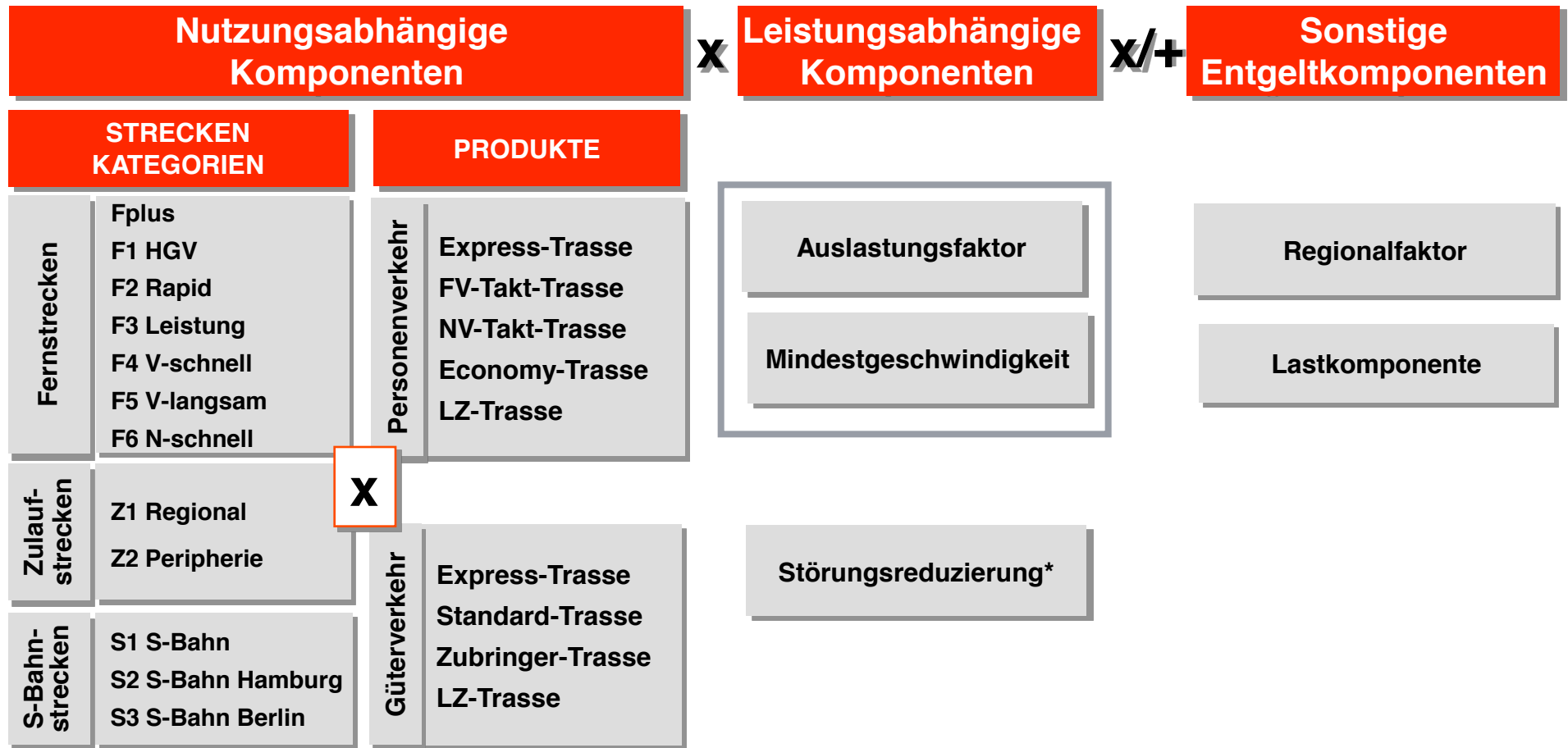
Ein Vergleich von allgemeiner Preissteigerung und der Entwicklung der Trassenpreise zeigt, dass letztere deutlich **unterdurchschnittlich** stiegen

- Dies berücksichtigt noch nicht **Verbesserungen** bei der **Qualität** der Infrastruktur und **Verschiebungen** der Nachfrage zu höherwertigen Trassenkategorien
- So lange DB Netz **keine angemessene Rendite** auf die eingesetzten Eigenmittel erzielt, bestünde in keinem Regulierungsregime Anlass zur Kürzung der Trassenpreise
- Die Gefahr des **Preishöhenmißbrauchs** ist im Schienennetz wenig ausgeprägt (vgl. *Monopolkommission*)

Quellen: Geschäftsberichte DB Netz AG, Statistisches Bundesamt (Erzeugerpreise)

Preisstruktur: Das heutige Trassenpreissystem der DB Netz AG ist für die Kunden transparent und marktgerecht

TPS 2009 – Komponenten des TPS



*Anreizsystem zur Zeit ausgesetzt

Trassenpreissystem 2009 gültig ab 14.12.2008

Übersicht über die Entgeltkomponenten und Preishöhen

Nutzungsabhängige Komponente

Streckenategorie Grundpreis	
Fplus	8,30 EUR/Trkm
F1	4,21 EUR/Trkm
F2	2,91 EUR/Trkm
F3	2,61 EUR/Trkm
F4	2,50 EUR/Trkm
F5	1,90 EUR/Trkm
F6	2,25 EUR/Trkm
Z1	2,34 EUR/Trkm
Z2	2,42 EUR/Trkm
S1	1,64 EUR/Trkm
S2	2,20 EUR/Trkm
S3	2,64 EUR/Trkm

Trassenprodukte Produktfaktor

Personenverkehr		Güterverkehr	
Express	1,80	Express	1,65
Takt	1,65	Standard	1,00
Economy	1,00	LZ	0,65
LZ	0,65	Zubringer	0,50

Leistungsabhängige Komponente

Auslastungsfaktor

Zur Schaffung von Anreizen zur effizienten Nutzung der Schienenwege wird ein **Auslastungsfaktor von 1,20** auf besonders stark ausgelasteten Streckenabschnitten erhoben.

Bauartbedingte Abweichung v. der Mindestgeschwindigkeit < 50 km/h

Zur effizienteren Nutzung der Schienenwege wird ein Zuschlagsfaktor von 1,50 erhoben, wenn auf Fern- & Stadtschnellstrecken eine Mindestgeschwindigkeit von 50 km/h bauartbedingt nicht erreicht wird.

Störungsreduzierung

Das Anreizsystem zur Verringerung von Störungen setzt sich aus den Komponenten Verspätungsminuten, Verspätungsursachen und maßgeblichen Verspätungsminuten zusammen. Jeweils zum Ende eines Monats werden die Verspätungsminuten auf den Verspätungsminutenkonten mit einem Betrag von **0,10 EUR/Minute** bewertet und saldiert. Positive Saldos sind an den jeweiligen Vertragspartner als Anreizentgelt zu zahlen.

Anreizsystem ist ausgesetzt – Neues System wird derzeit erarbeitet

Sonstige Entgeltkomponenten

Regionalfaktor (SPNV)

Regionalnetzspezifischer multiplikativer Faktor

Lastkomponente (SGV)

Bruttozuggewichte ab 3.000 t:
Zuschlag **0,92 EUR/Trkm**

Angebotsentgelt

Entgelt bei Nichtannahme einer bestellten Trasse: 80 EUR

Stornierungsentgelt

> 60 Tage:	80 EUR
> 30 Tage:	80 EUR +25%
> 24 h:	80 EUR +50%
< 24 h:	Trassenpreis

Weitere Komponenten

- ⌘ Bedarfstrasse
- ⌘ Alternative Laufwege
- ⌘ Angebotstrassen
- ⌘ Förderung von Neuverkehren

Überblick DB Netz AG und TPS

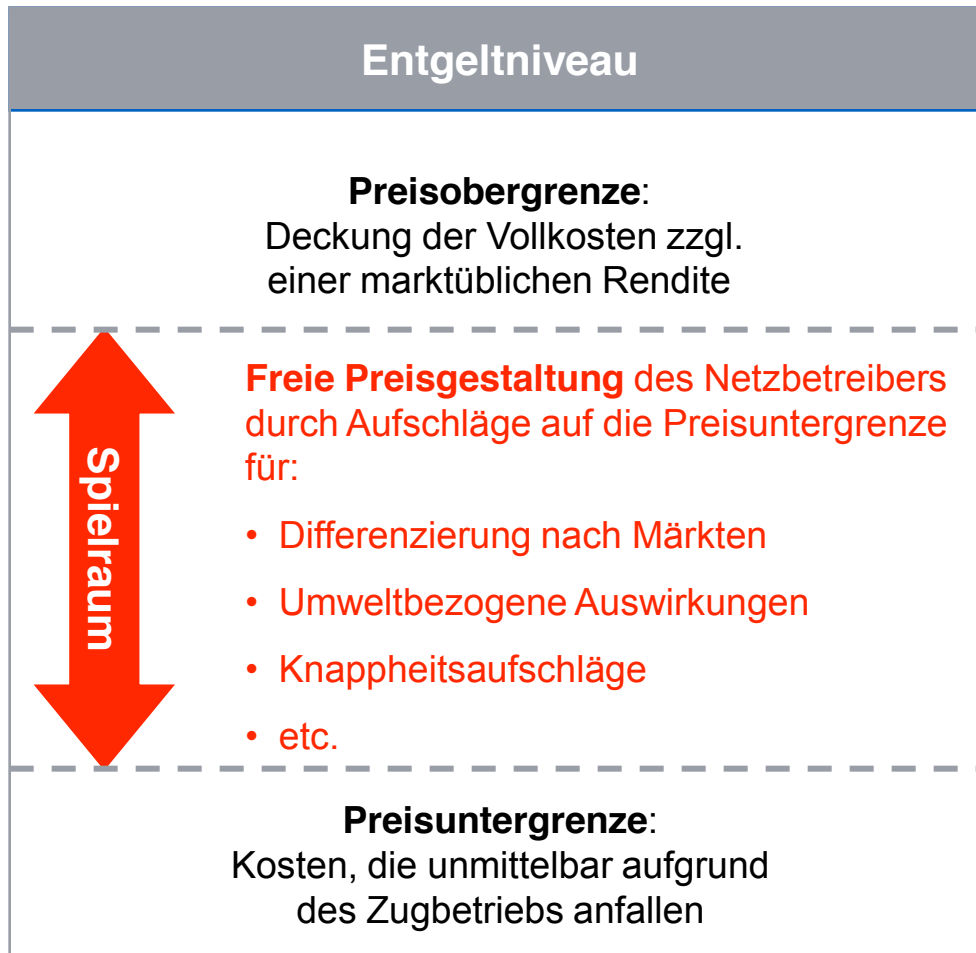
Grundsätze der Trassenpreisbildung

Grundsätze der Entgeltregulierung

Ausgewählte Aspekte der Preisdifferenzierung

Fazit

Neben unternehmerischen Kriterien muss das Preissystem auch verkehrliche Vorgaben bezüglich des Schienennetzes berücksichtigen



- Um die **Netzauslastung zu optimieren** ist eine marktorientierte Preisdifferenzierung aus unternehmerischer Sicht notwendig
- Damit folgt die DB Netz AG den Vorgaben der nationalen und EU-Gesetzgebung, in der die **Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit** und die Berücksichtigung der unterschiedlichen **Anforderungen von Personen- und Güterverkehr** als Ziele der Zugangsentgeltgestaltung dargelegt werden
- Zugleich ist zu berücksichtigen, dass Ausbau und Ausstattung des Schienennetzes neben unternehmerischen Kriterien auch nach **Vorgaben des Bundes** erfolgen (BVWP, Bedarfsplan Schiene, TSI)

Unternehmerische Preisbildung berücksichtigt die Markt- und eigene Kostensituation

Nachfrager

(Transporteure und Aufgabenträger)



Anbieter

(DB Netz AG)

ziehen in Betracht:

- Bedarf
- Zahlungsbereitschaft
 - Tragfähigkeit der Segmente
 - Renditeanspruch
 - Preise auf eigenem Endkundenmarkt
- Substitutionsmöglichkeiten

Unternehmerische Trassenpreisfindung

zieht in Betracht:

- Verkehrliche Infrastrukturvorgaben einschließlich Finanzierung¹
- Kapazitäten und Engpässe
- Wettbewerber (Straße, Wasser, Luft)
- Kostenstrukturen
- Strategische Unternehmensziele
 - Hohe Auslastung des Netzes
 - Wettbewerbsfähigkeit
 - Effizienzgewinn
 - Angemessene Rendite
 - Nachhaltigkeit

1) Bedarfsnetz und Bedarfsplan (Ausbau, Rückbau)

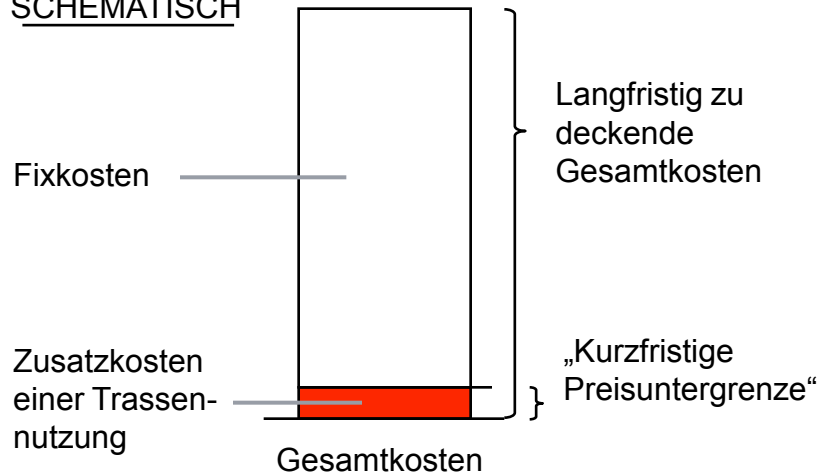
Die Kostensituation im Eisenbahnnetz ist durch einen hohen Fixkostenanteil geprägt; der Mischverkehr dominiert die Nutzung

Besonderheiten Netzwirtschaften

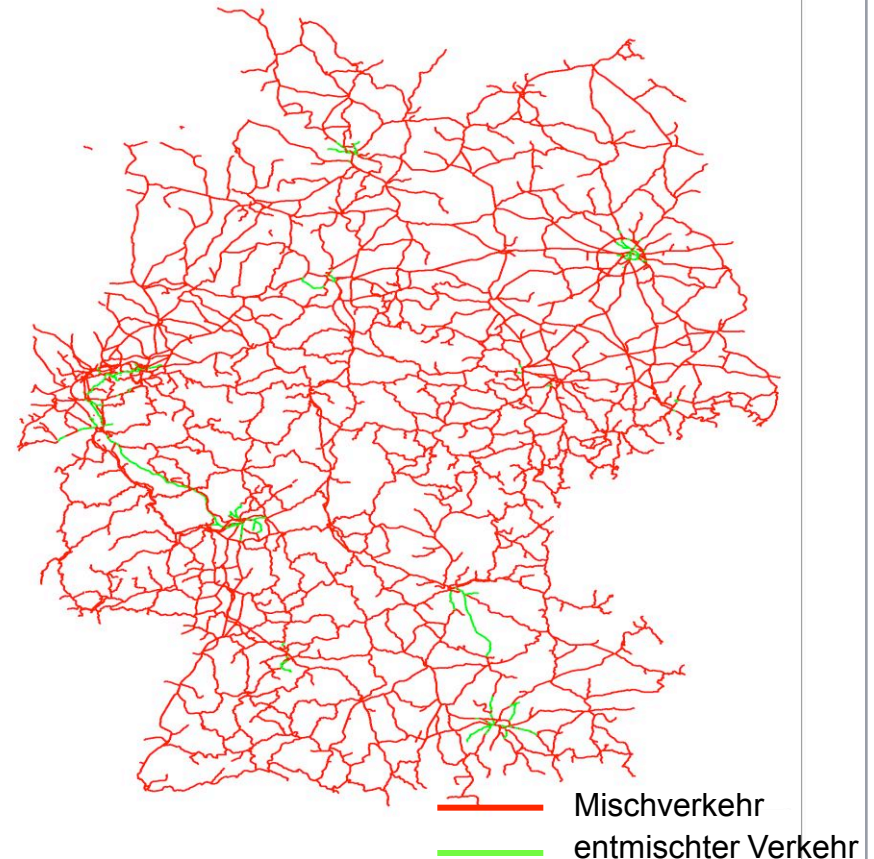
- Hohe Fix- und Gemeinkosten bei gleichzeitig geringen Einzelkosten
- Verursachungsgerechte Kostenzuordnung auf Einzelleistungen nur für einen Bruchteil der Kosten möglich

Kostenzusammensetzung Netzwirtschaften

SCHEMATISCH



Nutzung des Schienenetzes



1) Quelle: DB Netz AG

Überblick DB Netz AG und TPS

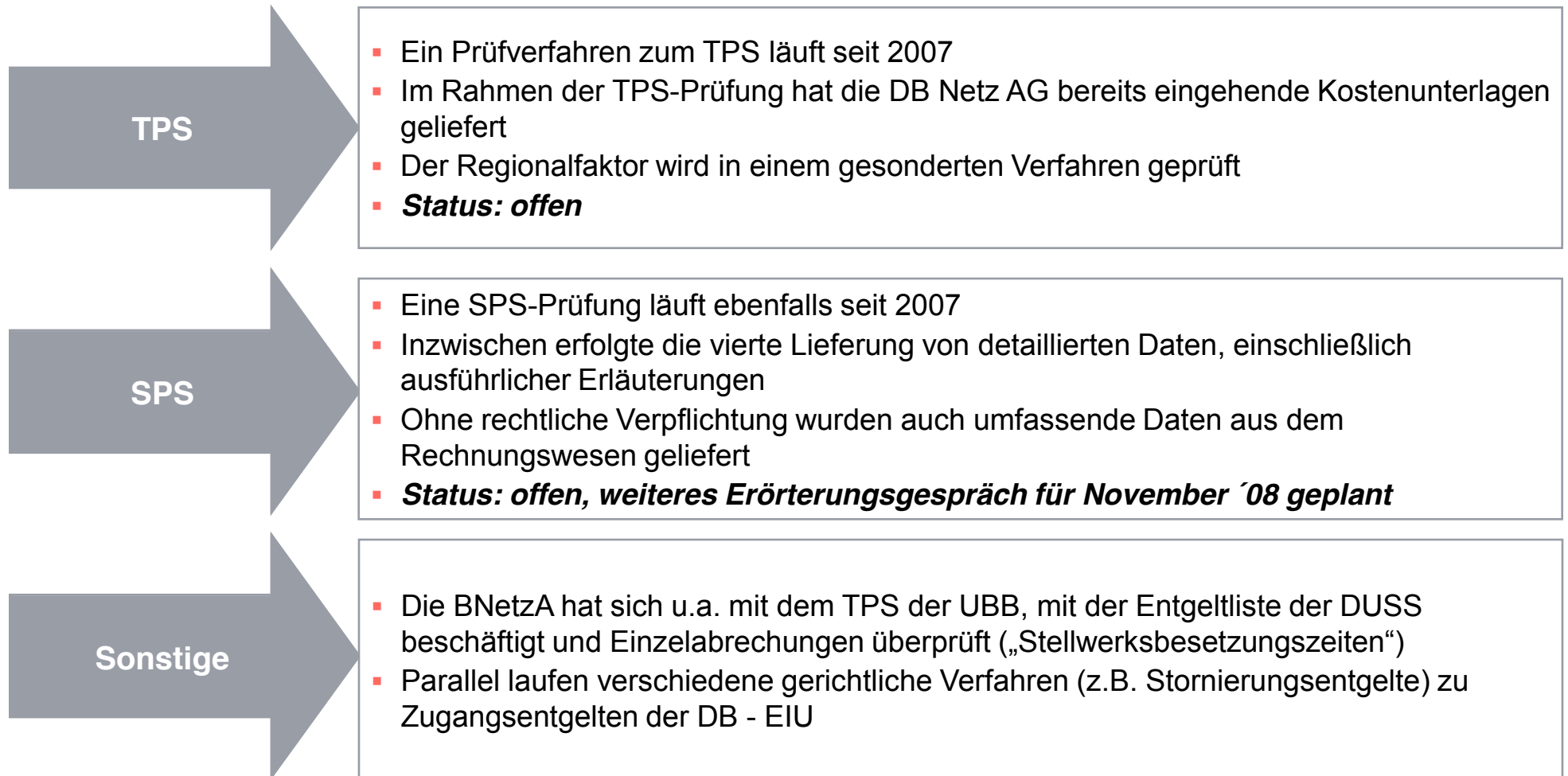
Grundsätze der Trassenpreisbildung

Grundsätze der Entgeltregulierung

Ausgewählte Aspekte der Preisdifferenzierung

Fazit

Regulierungspraxis: Die BNetzA prüft die Entgeltsysteme seit 2007 in zahlreichen Verfahren– bisher ohne konkrete Ergebnisse



Grenzen bei der Trassenpreisgestaltung

Zwei Grenzen sind dem Netzbetreiber bei der Trassenpreisgestaltung gesetzt:

Funktionsfähigkeit der Eisenbahnverkehrsmärkte

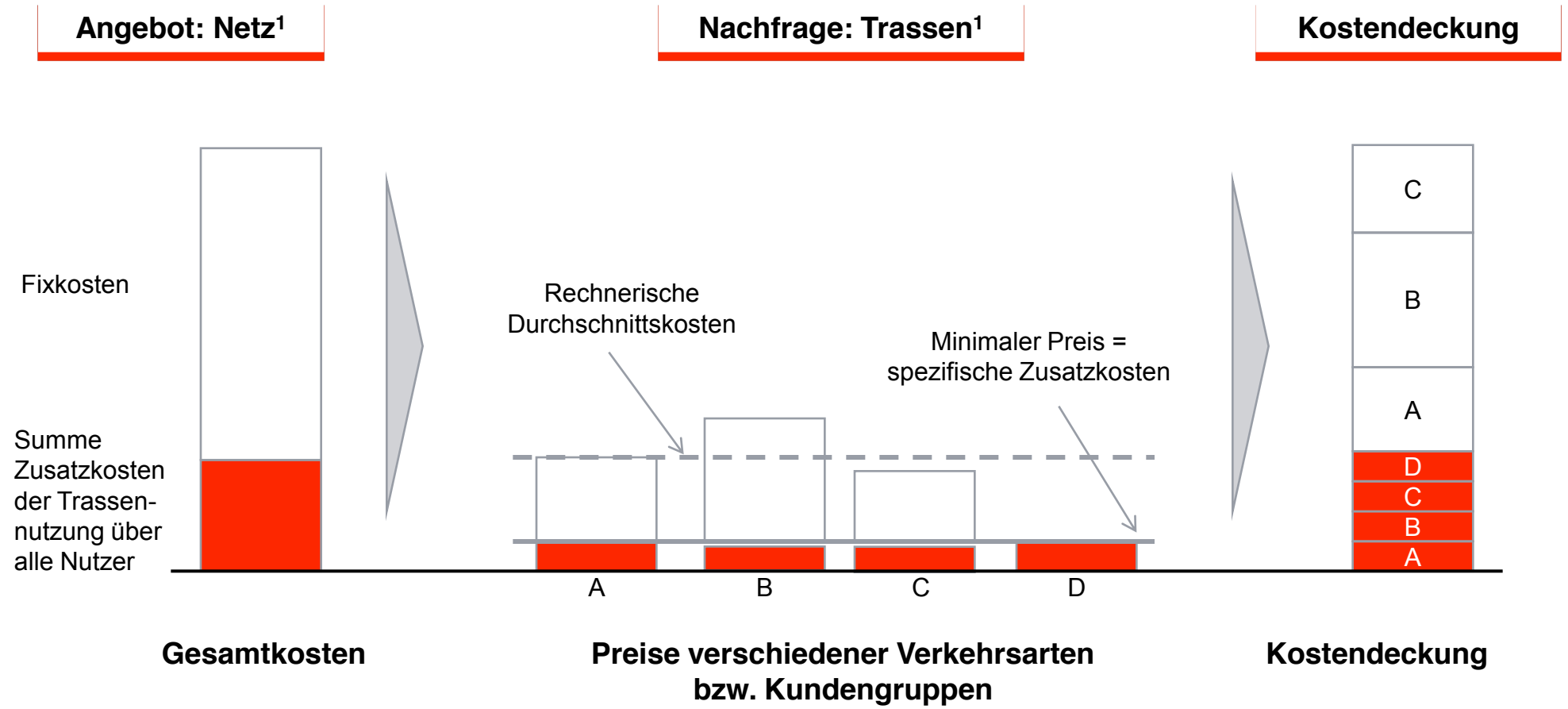
- Preise dürfen die Grenze der Funktionsfähigkeit der Eisenbahnverkehrsmärkte nicht übersteigen
- Ausbeutungsmisbrauch wird durch die Preisobergrenze Vollkosten + Rendite konkretisiert

Grundsatz der Diskriminierungsfreiheit

- Diskriminierungsverbot gilt sowohl bei der Bestimmung des Bezugsgegenstandes der Entgelterhebung als auch bei der Entgeltgestaltung
- Die Preisdifferenzierung zwischen Verkehrsarten darf nicht zu Lasten der Wettbewerbsfähigkeit einzelner Verkehrsarten gehen

➔ **Der Netzbetreiber kann die Preisstruktur frei festlegen, solange die Funktionsfähigkeit der Märkte sowie die Diskriminierungsfreiheit gewährleistet sind und eine angemessene Rendite insgesamt nicht überschritten wird**

Zur Prüfung von Preisdiskriminierungsfreiheit bietet das Rechnungswesen keinen objektiven Maßstab



1) Annahme im Beispiel: 4 Trassen sind Gesamtangebot und -nachfrage

Eine Preisbildung, die auf rechnerischen Durchschnittskosten basiert, ergibt keinen Maßstab für „gerechte“ Preise

Sind Preise „**gerecht**“, wenn sie genau die den Nutzern zugerechneten Kosten reflektieren?

Aufgrund der hohen Mischnutzung und fehlenden Verursachungsbeziehung bleibt jede Zuordnung von Vollkosten zu Nutzern oder Nutzergruppen letztlich „willkürlich“ und führt zu **nicht aussagekräftigen rechnerischen Durchschnittskosten!**

Eine **Preisbildung gemäß rechnerischen Durchschnittskosten** führt zu ...

- | | |
|--|---|
| ... höherer Bepreisung selten genutzter Strecken | → Stilllegung selten genutzter Strecken wg. zu geringer Auslastung |
| ... keiner Berücksichtigung der Zahlungsbereitschaft und Tragfähigkeit der Kundengruppen | → Verschiebungen im intermodalen Wettbewerb (Güterverkehr → Strasse) |
| ... Ausschluss von Kundengruppen mit geringerer Zahlungsbereitschaft | → Suboptimale Netzauslastung und gesamtwirtschaftliche Wohlfahrtsverluste |
| ... Willkürlichkeit der Preise ¹ | → Keine „gerechten“ Preise |

Preissetzung und folglich auch Preisüberprüfung kann nicht auf rechnerischen Durchschnittskosten basieren.

1) BNetzA: [...] Gemeinkosten [...] müssen einzeln zugerechnet werden. Diese Aufteilung bleibt jedoch immer relativ willkürlich und von der geführten Argumentation abhängig
Vgl. BNetzA (2008): Abschlussbericht der Bundesnetzagentur zur Einführung einer Anreizregulierung im Eisenbahnsektor, S. 73.

Überblick DB Netz AG und TPS

Grundsätze der Trassenpreisbildung

Grundsätze der Entgeltregulierung

Ausgewählte Aspekte der Preisdifferenzierung

Fazit

Für eine optimale Netzauslastung ist eine Preisdifferenzierung ökonomisch notwendig

Gründe für Preisunterschiede sind nicht nur **kostenbezogen**, auch **Nachfragecharakteristika** und die **Marktlage** müssen anerkannt werden

Beispiel: Produktfaktor

- Ändert Grundpreis der Trasse mit einem multiplikativen Trassenproduktfaktor (z.B. Produktfaktor 1,8 für Hochgeschwindigkeitsverkehr; PF 0,5 für den kaum tragfähigen Einzelwagenverkehr)
- Klassifiziert Trassen nach Transportart und spiegelt die unterschiedlichen **Nachfrageelastizitäten** zwischen GV und PV wider. Somit wird §14(2) AEG umgesetzt
- → **Kein direkter Kostenbezug**

Beispiel: Ad-Hoc Verkehre

- Differenzierung nach „Fristigkeit“ einer Anmeldung soll Anreize zur effizienten Infrastrukturnutzung setzen
- Beispiel Trassenstornierung oder –änderung: Je kurzfristiger eine Stornierung erfolgt, desto geringer die Chancen auf alternative Nutzung der freien Kapazitäten (→ Opportunitätskosten)
- → **Kein direkter Kostenbezug**

Beispiel Regionalfaktor: Mangelnde Kostendeckung vs. Wettbewerbsfähigkeit der Märkte in den Regionalnetzen

DB Netz AG

- Trassennachfrage und technisch-verkehrliches Anforderungsprofil auf den **regionalen Netzen** unterscheiden sich grundlegend von den Kernnetzen
- Geringe Auslastung und umfassender Modernisierungsbedarf der regionalen Netze ergab eine jährliche **Kostenunterdeckung** von rund 250 Mio. € (Basis 2000)



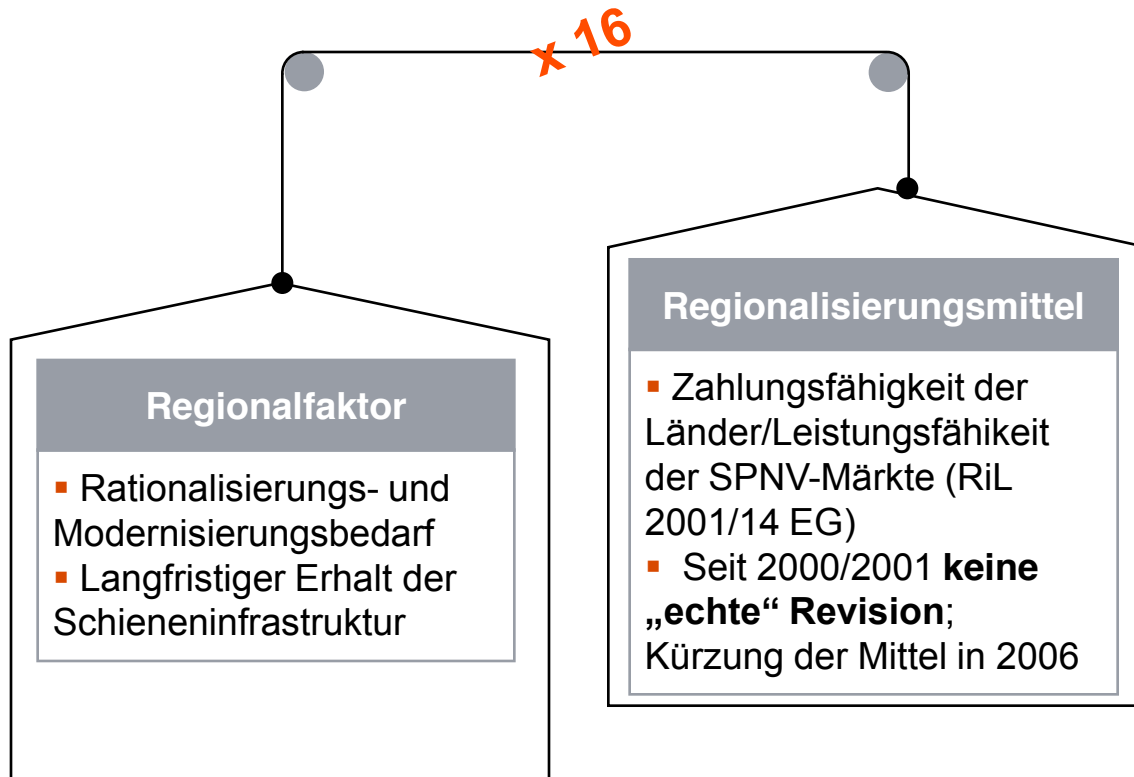
Nachfrager/Besteller

- Länder müssen ein **Grundangebot im SPNV** vorhalten, das aufgrund von geringer Auslastung und Investitionsbedarf außerhalb der Ballungsräume zunehmend **teuer** wird
- Die Finanzierung eines langfristig stabilen Grundangebots erfolgt über die **Regionalisierungsmittel**

Vereinbarung

- Ausgleich von ca. 60% der Kostenunterdeckung über den **Regionalfaktor, d.h. Trassenpreis, Rest durch DB Netz (Verbesserung Kostenstruktur, höhere Effizienz)**
- Mehrbelastung der Länder aufgrund des Regionalfaktors wurde in der Sachrevisionen des **Regionalisierungsgesetzes** vollständig **berücksichtigt**
- Die um den Regionalfaktor erhöhten Trassenpreise sind im Umfang des Grundangebots bereits in den vom Bund den einzelnen Ländern zur **Verfügung gestellten Mitteln enthalten**

Das Finanzierungsgleichgewicht erfordert eine enge Verzahnung zwischen Regionalfaktor und Regionalisierungsmittel



- Änderungen einzelner Regionalfaktoren sind je Regionalnetz bei zusätzlicher Förderung und Mehrbestellung möglich
- Eine weitergehende, einseitige Neukalkulation bewirkt eine länderübergreifende **Verschiebung des Kostengefüges** und gefährdet das Finanzierungsgleichgewicht
 - Regionalfaktor und Regionalisierungsmittel sind 16-Mal aneinander gekoppelt
 - Jede Änderung würde immer einzelne Länder besser und andere schlechter stellen und wäre **nicht konsensfähig**. Ausnahme: Die Regionalisierungsmittel würden entsprechend angepasst.
- **Fazit:** Eine für Länder und DB Netz akzeptable Neuberechnung der Regionalfaktoren kann nur mit einer „echten“, **abgestimmten Revision der Regionalisierungsmittel** stattfinden

Überblick DB Netz AG und TPS

Grundsätze der Trassenpreisbildung

Grundsätze der Entgeltregulierung

Ausgewählte Aspekte der Preisdifferenzierung

Fazit



- Die DB Netz AG erwirtschaftet heute und in absehbarer Zukunft keine angemessene Kapitalrendite (ROCE)
- Bezüglich der Trassenentgelte besteht kein Anlass für die Annahme eines Preishöhenmissbrauchs
- **Im Eisenbahnmarkt ist das *Preisniveau* für die Preisregulierung (derzeit) von untergeordneter Bedeutung**



- Hohe Gemeinkosten und die ausgeprägten Mischnutzung des deutschen Schienennetzes machen eine „verursachungsgerechte“ Kostenaufteilung, z.B. nach Verkehrsarten, unmöglich
- **Das Rechnungswesen liefert keine relevanten Beiträge zur Frage „gerechter Preise“**



- Auch die europäischen und nationalen Regelungen zur Preisregulierung fordern neben der Kostenorientierung die **Wettbewerbsfähigkeit als wesentliches Preisbildungsmerkmal.**
- **Im Ergebnis beschränkt sich die Preisprüfungskompetenz des Regulierers auf die Einhaltung des Diskriminierungsverbots**

→ **Bereits aufgrund der vorliegenden Kosten- und Leistungsstrukturen ist das Rechnungswesen nur sehr begrenzt für eine regulatorische Beurteilung der Trassenpreise geeignet**

→ **Auch rechtlich sind neben den Kosten die Wettbewerbsfähigkeit sowie der staatliche Einfluss auf Umfang und Qualität des Netzes bei der Prüfung der *Preisstruktur* maßgeblich**

→ **Trassenpreise im SPNV müssen in Verbindung mit den Regionalisierungsmitteln beurteilt werden**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit