

 **20 Jahre WIP**

Verkehrsinfrastrukturfinanzierung im föderalen System: Mehr Grenzkostenpreise wagen

Henning Tegner
TU Berlin, 9. Oktober 2015



Inhalt

Einführung

Der Ansatz des TPS 2017

Grundsatzfragen, Antwortversuch



Agenda

Einführung

Der Ansatz des TPS 2017

Grundsatzfragen, Antwortversuch

³
Verkehrsinfrastrukturfinanzierung / Mehr Grenzkostenpreise wagen

||| kcw

Einführung

Grenzkostenpreise im Verkehr: Was sagen die EU-Vorgaben?

- Straße (Wegekostenrichtlinie **RL 2006/38/EG**):
 - keine Verpflichtung der MS, Nutzungsgebühren einzuführen
 - max. Deckung der Infrastrukturkosten (Bau, Betrieb, Instandhaltung)
 - zzgl. externe Kosten (Luftverschmutzung, Lärm)
 - von Grenzkosten keine Rede
- Flughäfen (**RL 2009/12/EG**):
 - Abhängigkeit von Gewicht, Passagieren, Lärm, Infrastruktur, Dienstleistungen
 - von Grenzkosten keine Rede
- Eisenbahn (**RL 2012/34/EU**, sog. Recast)
 - „Wegeentgelte sollten (...) in Höhe der Kosten festgelegt werden, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.“

⁴
Verkehrsinfrastrukturfinanzierung / Mehr Grenzkostenpreise wagen

||| kcw

Einführung

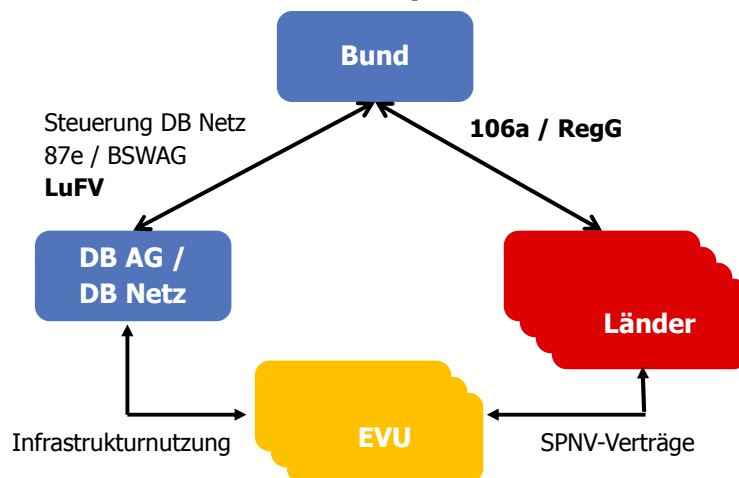
Trassenpreissystem zwischen Lenkung und Finanzierung - ein Dauerbrenner

- Grenzkostenpreise sind im – verkehrspolitisch offensichtlich erwünschten – Eisenbahnverkehr somit ein Thema, nicht erst seit heute
- Eisenbahninfrastruktur als natürliches Monopol
 - ⇒ Grenzkosten decken nicht die Vollkosten
 - ⇒ Finanzierung des verbleibenden Defizits erforderlich
- Ansatz des DB-Trassenpreissystems TPS 2017: Preissetzung nach **Tragfähigkeit** bzw. nach „Ramsey-Preisen“

5
Verkehrsinfrastrukturfinanzierung / Mehr Grenzkostenpreise wagen

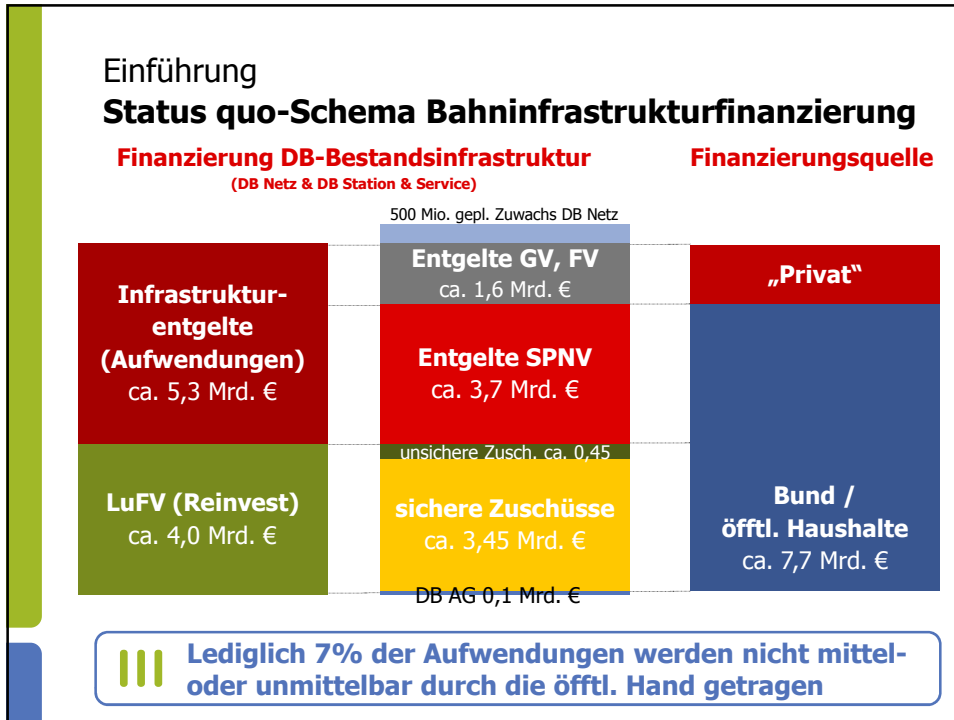


Einführung

Beziehungsrelationen der Eisenbahnfinanzierung im Föderalismus – Status quo

6
Verkehrsinfrastrukturfinanzierung / Mehr Grenzkostenpreise wagen





Einführung Beispiele der Infrastrukturbeziehung

Naumburg - Nebra	Emmerich (Gr) – Dillingen (Hütte)	Hannover - Fulda
		
VT 672 ("Schienenbus") - 56 Sitzplätze NV-Takttrasse	Güterzug 5.000 t Ges.gew. GV-Standardtrasse, Lastzuschlag, LaTPS	ICE3 in Doppeltraktion 920 Sitzplätze FV-Takttrasse
Streckenkategorie Z2 eingleisig, nicht elektrifiziert, 50 km/h	Streckenkategorie: gemischt zweigleisig, elektrifiziert	Streckenkategorie: überw. F1 zweigleisig, elektrifiziert, 250 km/h (280 km/h)
Trassenpreis: 5,03 EUR/km	Trassenpreis: 3,90 EUR/km	Trassenpreis: 7,57 EUR/km

8
Verkehrsinfrastrukturfinanzierung / Mehr Grenzkostenpreise wagen

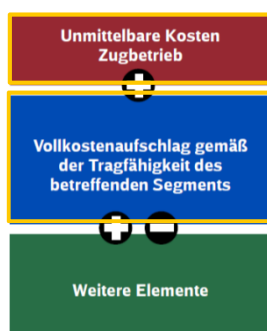
III kcw

Agenda

- Einführung
- Der Ansatz des TPS 2017
- Grundsatzfragen, Antwortversuch

Der Ansatz des TPS 2017

Kernelement TPS17: Verteilung der Aufschläge auf die Grenzkosten nach Markttragfähigkeit



Anlehnung an Ramsey-Pricing

- Ramsey: Refinanzierung der Fixkosten über Preisaufschläge (Ziel: wohlfahrtsmaximierende Preisstruktur)
- Annahme: unabhängige Konsumentengruppen mit unterschiedlichen Preiselastizitäten
- Mittel: Preisaufschlag umgekehrt proportional zur Preiselastizität

→ Ergebnis:
Bepreisung nach **Zahlungsbereitschaft**

Quelle: DB Netz AG, Regionaler Dialog, 01/02 2015

Quelle: DB Netz AG, Weiterentwicklung Trassenpreissystem, 27.08.2015

Kostenblock	Unmittelbare Kosten [EUR/Trkm]		
	SPNV	SPFV	SGV
Summe	1,220	1,668	1,741

Der Ansatz des TPS 2017

Ansätze Markttragfähigkeit (TPS 2017)

Tragfähigkeit soll sich nach Ausstattung der Länder mit Regionalisierungsmitteln richten

Die Differenzierung der Tragfähigkeiten innerhalb der Verkehrsarten berücksichtigt verschiedene Einflussgrößen

DB NETZ

Einflussgrößen Differenzierung Tragfähigkeit¹⁾

	SPFV	SGV	SPNV
1 Anteil Trassenkosten am Umsatz der EVU	✓	✓	✓
2 Preissensitivität Endkunden (SPV) bzw. Verläder/ Spediteure (SGV)	✓	✓	✗
3 Wettbewerbsposition Schiene im intermodalen Wettbewerb	✓	✓	✗
4 Tragfähigkeit des Bundeslands oder der Aufgabenträger	✗	✗	(✓)

Keine Treiber differenzierter Tragfähigkeiten innerhalb der Verkehrsart, weil Änderungen Trassenengänge im SPNV zu Mehr-/Abbestellungen führen, nicht zu einer Änderung der Endkundenpreise

1) Zur Vermeidung von Missverständnissen wurde dieses Chart im Anschluss an den NetzDialog geringfügig modifiziert

DB Netz AG| Regionaler Dialog
Quelle: DB Netz AG, Regionaler Dialog, 01/02 2015

11 Verkehrsinfrastrukturfinanzierung / Mehr Grenzkostenpreise wagen

Agenda

Einführung

Der Ansatz des TPS 2017

Grundsatzfragen, Antwortversuch

12 Verkehrsinfrastrukturfinanzierung / Mehr Grenzkostenpreise wagen

Grundsatzfragen, Antwortversuch Machen Ramsey-Preise da Sinn?

Grenzkostenpreise decken nicht die Kosten

Im intermodalen Wettbewerb stehender „eigenwirtschaftlicher Verkehr“ (SPFV/SGV) kann deutlich höhere Deckungsbeiträge kaum beisteuern

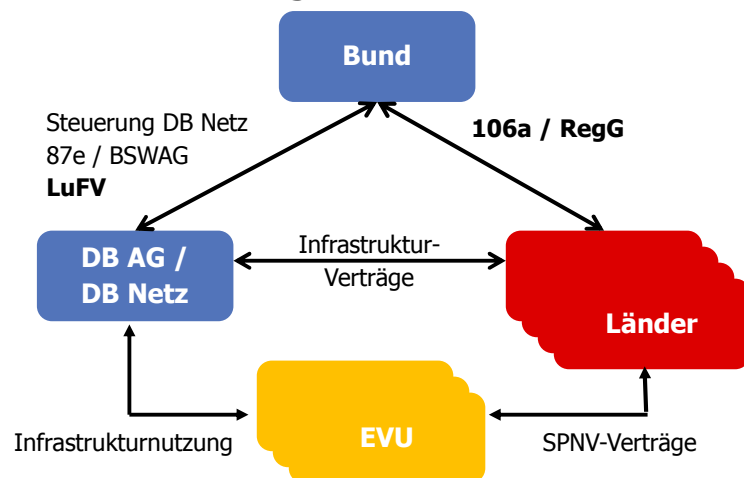
=> tragfähig sind nur die öffentlich subventionierten Segmente

=> theoretisch unendlich

=> faktisch politische Begrenzung erforderlich

||| Zur Diskussion: Hat das noch etwas mit Markttragfähigkeit zu tun?

Grundsatzfragen, Antwortversuch Beziehungsrelationen der Eisenbahnfinanzierung im Föderalismus – grenzkostenorientierter Ansatz



Grundsatzfragen , Antwortversuch **Wer trägt das Infrastrukturdelta von SPFV und SGV?**

- zunächst Zuschläge z.B. für (alle Segmente) hinsichtlich
 - Verschleiß
 - Lärm
 - Knappheit, Tageszeit, Pünktlichkeit (vgl. Berschin 2015 bzw. Anhang)
- des Weiteren Fernverkehrszuschuss des Bundes (SPFV)?
- erhöhte Deckungsbeiträge infolge neuer Dynamik?
- pauschaler Deckungsbeitrag, z.B. 1 € pro Zkm (SPFV, SGV)

 **Mehr Grenzkostenorientierung ist möglich, aber sicher kein politischer und ökonomischer Selbstläufer**

15
Verkehrsinfrastrukturfinanzierung / Mehr Grenzkostenpreise wagen



Kontakt

Dr. Henning Tegner
Geschäftsführer

KCW GmbH	Fon: 030 4081768-60
Büro Berlin	Fax: 030 4081768-61
Bernburger Str. 27	Mail: tegner@kcw-online.de
D-10963 Berlin	www.kcw-online.de

16
Verkehrsinfrastrukturfinanzierung / Mehr Grenzkostenpreise wagen



Anhang

Rechtliche Aspekte Definition Tragfähigkeit der Länder nach ERegG-E

§ 35 Ausgestaltung der Trassenentgelte für Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags

- (1) Die Betreiber der Schienenwege haben das Marktsegment Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (Schienenpersonennahverkehr) nach den Ländern oder Aufgabenträgern weiter zu untergliedern.
- (2) Um eine volle Deckung der dem Betreiber der Schienenwege entstehenden Kosten zu erhalten, können auch für den Schienenpersonennahverkehr Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze erhoben werden.
- (3) Damit der Markt dies tragen kann, richtet sich Höhe der Aufschläge nach den für die jeweilige Fahrplanperiode nach dem Regionalisierungsgesetz zur Verfügung stehenden Mittel pro Land. Die Aufschläge sind pro Zugkilometer zu berechnen. Die Höhe der Aufschläge kann vom Markt getragen werden, wenn das Verhältnis zwischen Aufschlag zuzüglich den Grenzkosten und den für die Fahrplanperiode zu Grunde gelegten Zugkilometern nicht wesentlich von dem Verhältnis zwischen den nach dem Regionalisierungsgesetz zur Verfügung stehenden Mitteln und den für deren Berechnung zugrunde gelegten Zugkilometern abweicht.

kein Schutz vor überhöhtem Preisniveau

Praktische Aspekte Die Voraussetzungen für Ramsey-Preise sind im SPNV nicht gegeben

Annahmen

optimierende Akteure (Gewinn- bzw. Nutzenmaximierung) ✓

Testen von Nachfragefunktionen ✗

Nutzer reagieren: Kaufen, Tarifwechsel oder Abwandern ✗

Der SPNV-Markt ist ein geschaffener Markt

- SPNV = Gut öffentl. Daseinsvorsorge
- kaum praktikabel; Risiko verkehrspolitisch unerwünschter Reaktionen
- im SPNV nur begrenzt möglich bzw. zulässig

Gibt es (keine) Alternativen? zusätzlich: Ausschöpfung der Möglichkeiten von Grenzkosten- und Knappheitspreisen

Tabelle 3: Ansätze für Preisdifferenzierungen über Aufschläge

	SPFV	SPNV	SGV
Grundpreis	1,00 EUR/Zugkm	1,00 EUR/Zugkm	1,00 EUR/Zugkm
Aufschlag Schienenverschleiß	0,20 bis 1,60 EUR/Zugkm	0,00 bis 0,50 EUR/Zugkm (v. a. für Neigetechnikzüge)	0,20 bis 2,40 EUR/Zugkm
Aufschlag Lärm	0,00 bis 0,40 EUR/Zugkm	—	0,00 bis 0,80 EUR/Zugkm
Knappheitsaufschlag: Harmonisierte Geschwindigkeit bei ausgelasteten Strecken	0,00 (IRE) bis 2,00 EUR/Zugkm (ICE)	0,00 (RE) bis 0,80 EUR/Zugkm (langsame RB)	0,00 bis 0,80 EUR/Zugkm je nach Last und Traktion (Beschleunigung)
Tageszeitzuschlag bei ausgelasteten Strecken	In der Spitze 8/17 Uhr bis zu 0,60 EUR/Zugkm	In der Spitze 8/17 Uhr bis zu 0,60 €/Zugkm	In der Spitze 8/17 Uhr bis zu 0,60 EUR/Zugkm
Knappheit hohe Pünktlichkeit/ schnelle Fahrzeit	—	—	0,00 bis 1,00 EUR/Zugkm
Spannweite	1,20 bis 5,60 EUR/Zugkm	1,00 bis 2,90 EUR/Zugkm	1,20 bis 6,60 EUR/Zugkm

Quelle: Benschlin, Bahnreport H. 02/2015

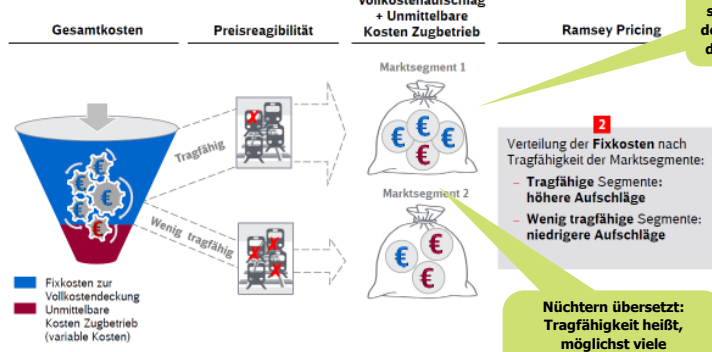
Der Ansatz des TPS 2017

Grundprinzip Markttragfähigkeit nach TPS 2017

Bemessung Entgelt erfolgt gemäß Ramsey Logik in 2 Stufen
 Zweiter Schritt: Verteilung „Fixkosten“ nach Tragfähigkeit



Ramsey Pricing: Ermittlung der Vollkostenaufschläge



DB Netz AG | Regionaler Dialog

21
 Verkehrsinfrastrukturfinanzierung / Mehr Grenzkostenpreise wagen

Quelle: DB Netz AG

