

## Angemessene Trassenentgelte

---

Deutsche Bahn AG

---

Joachim Fried

---

Leiter Verkehrspolitik und Regulierung

---

Berlin, 26.10.2009

**1. Prämissen einer konsistenten  
Entgeltregulierung**

**2. Zur Kritik an den Trassenpreisen der DB  
Netz AG**

**3. Aktuelle Verfahren im Bereich  
Entgeltregulierung**

# Prämissen einer konsistenten Entgeltregulierung

**Jedes denkbare Regulierungsmodell muss folgende Prämissen einer konsistenten Entgeltregulierung beachten:**

## 1. Sicherung der Überlebensfähigkeit des regulierten Unternehmens

- Einnahmen müssen auch Kapitalkosten decken und Investitionen ermöglichen
- Im Eisenbahnsektor ist dieses Prinzip nur über eine duale Finanzierung umsetzbar:
  - Nutzerentgelte
  - öffentliche Mittel

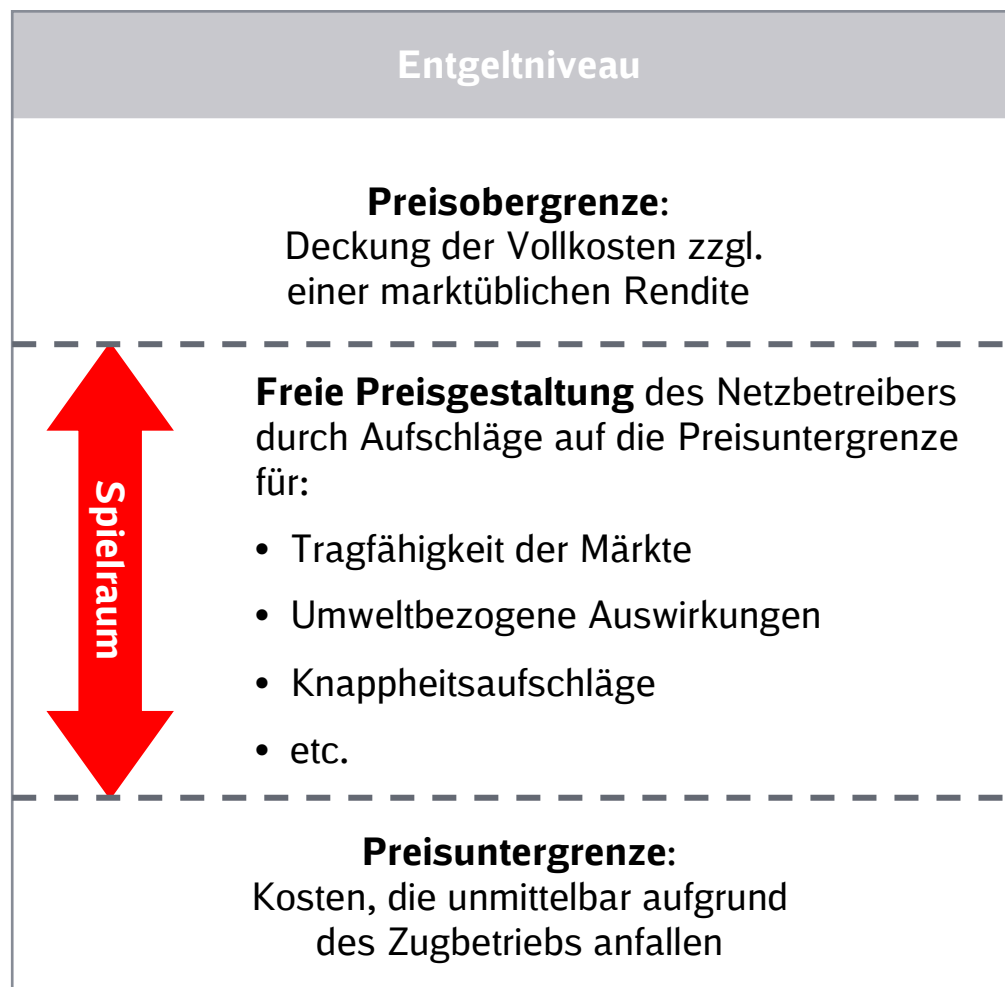
## 2. Marktorientierung

- Preise und Leistungen des regulierten Unternehmens müssen sich an der Nachfrage ausrichten
- Im Eisenbahnsektor dürfen Benutzerentgelte einzelne Verkehrssegmente nicht daran hindern, am Markt teilzunehmen („Marktausschluss-Test“ gemäß Art. 8 RL 2001/14/EG)

- Dieses Leitbild findet sich in Artikel 87e GG wieder: Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form geführt

# Übertragung in das deutsche Eisenbahnrecht (am Beispiel Schienenwege)

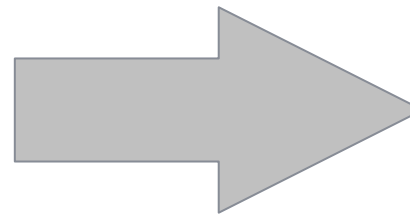
Die genannten Prinzipien sind im EU-Recht verankert und wurden in das AEG übertragen



# Die angemessene Preishöhe bildet den Schwerpunkt des heutigen Vortrags

## TPS-Prüfung seit 2006

- Das Trassenpreissystem ist schon länger Gegenstand von Diskussionen
- Grundsätze zur Preisstruktur wurden letztes Jahr erläutert (siehe Vortrag 2008): Trassenpreise müssen die Tragfähigkeit der Verkehrssegmente berücksichtigen und die Deckung der hohen Fixkosten ermöglichen
- Die BNetzA scheint diese Sichtweise grundsätzlich akzeptiert zu haben (Siehe Steinmann/Kirchhartz/Kaufmann „Entgeltgrundsätze und Entgeltgestaltung“, N&R 3/09)



## Schwerpunkte 2009

- Die Höhe der Rendite der DB Netz AG ist in den Blickpunkt gerückt worden:
  - Die BNetzA lässt derzeit die „angemessene Kapitalverzinsung“ für die DB-EIU gutachterlich ermitteln
  - Renditebegrenzung als Argument zur Einführung einer Anreizregulierung (siehe Sondergutachten der Monopolkommission „Bahn 2009“)
- Diskussionen zur angemessenen Preishöhe bilden den Schwerpunkt des heutigen Vortrags

**1. Grundsätze einer konsistenten  
Entgeltregulierung**

**2. Zur Kritik an den Trassenpreisen der DB  
Netz AG**

**3. Aktuelle Verfahren im Bereich  
Entgeltregulierung**

# Aufgrund angeblich „überhöhter“ Renditen der DB Netz AG fordert das Netzwerk Privatbahnen eine Senkung der Trassenentgelte

## Netzwerk Privatbahnen

Positionspapier

25.6.2009

Eisenbahninfrastruktur:

Nutzungsentgelte können und müssen drastisch reduziert werden

**Die DB Bilanz 2008 : Der Konzern lebt von seinen Monopolen**  
Eine von Netzwerk Privatbahnen in Auftrag gegebene Bilanzanalyse gelangt zu überraschenden Erkenntnissen. Zum Jubeln besteht überhaupt kein Anlass.

# Die „überhöhte“ Rendite aus Sicht des Netzwerks Privatbahnen basiert auf folgenden Thesen:

## Netzwerk Privatbahnen

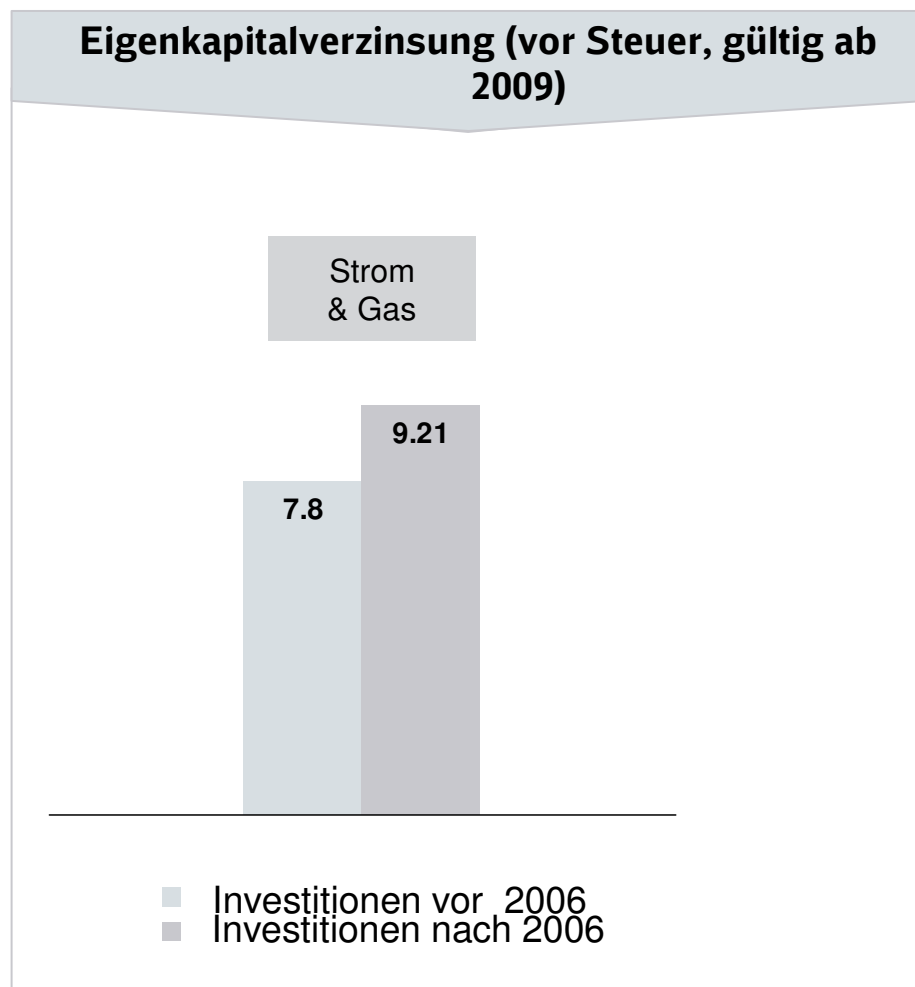
**1** Die **Schulden** der DB Netz betragen 3 Mrd. €. Hieraus ergebe sich ein Zinsaufwand von 180 Mio. €.

**2** Die DB Netz erwirtschaftete überhöhte **Gewinne**. Dies verdeutliche, dass die DB Netz ihr Infrastrukturmonopol ausbeute.

**3** Die **Trassenpreise** seien in den letzten Jahren stärker als die Inflationsrate gestiegen.

**4** Anstatt in die Infrastruktur zu **investieren** würde die internationale Logistik mit den Gewinnen der DB-Infrastrukturunternehmen subventioniert.


## Zur 2.These II: Regulatorische Eigenkapitalverzinsung und Gesamtkapitalverzinsung gemäß Anreizregulierung im Energiesektor



- Die BNetzA gibt Höchstwerte für die erlaubte Verzinsung auf das **Eigenkapital** vor. Dabei wird zwischen Altanlagen und Neuanlagen unterschieden (s.Abbildung)
- Bei einem angenommenen Verhältnis von Eigenkapital zu Fremdkapital von 40 Prozent zu 60 Prozent und einer Fremdkapitalverzinsung von 4,23%\* ergäbe sich beispielsweise ein erlaubter **Gesamtkapitalzinssatz** von
  - 6,2% für Altanlagen
  - 7,0% für Neuanlagen

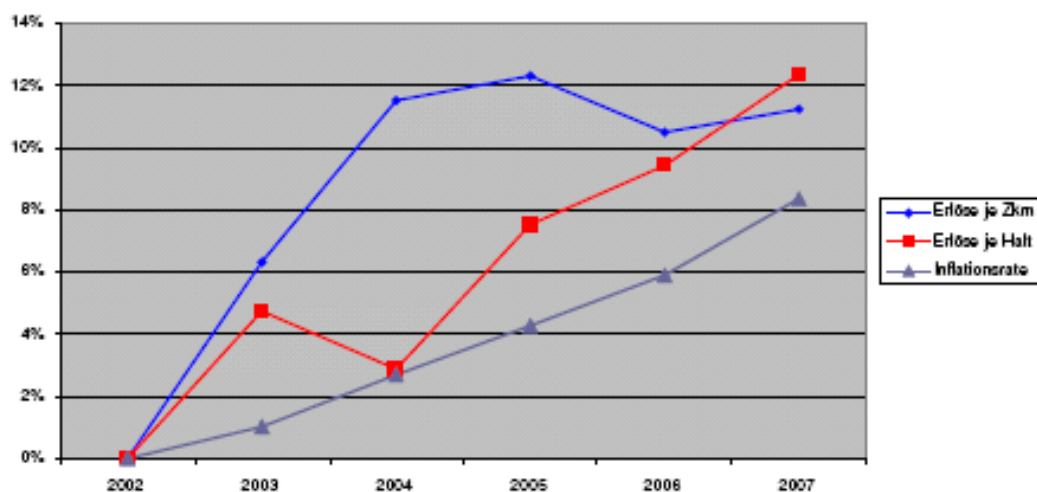
\* Durchschnitt der festverzinslichen Wertpapiere der Bundesbank 1997 - 2007.  
Deutsche Bahn AG, Verkehrspolitik und Regulierung, 26.10.2009

## Zur 2.These III: Die DB Netz AG ist weit davon entfernt, Überrenditen zu erwirtschaften

- 
- A silver paperclip is attached to the top left corner of the document.
- Die unternehmerische Ausrichtung ist die Grundlage der Bahnreform und des Auftrages aus dem Grundgesetz. Grundvoraussetzung hierfür ist die Möglichkeit, das laufende Geschäft mit den dazugehörigen Investitionen aus eigenem Kapital zu finanzieren.
  - Gerade bei hohen Vermögenswerten in Sachanlagen wie bei der Infrastruktur ist es erforderlich, das Ergebnis unter Berücksichtigung des eingesetzten Kapitals zu bewerten.
  - Seit 2000 ist das eingesetzte Kapital der DB Netz AG vor allem aufgrund der hohen Eigenmitteln, die in die Infrastruktur investiert wurden, angestiegen.
  - **→ Die Verzinsungswerte liegen noch weit unter den Benchmarks aus anderen regulierten Branchen.**

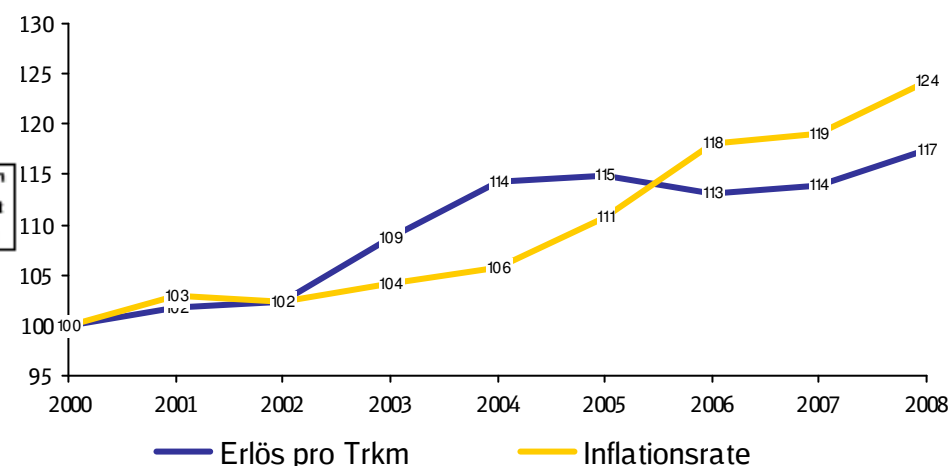
## Zur 3.These: Die Trassen- und Stationspreise haben sich im Vergleich zum Erzeugerpreisindex unterdurchschnittlich entwickelt

Erlös je Zugkm relativ zur Inflationsrate seit 2002 [%] **Netzwerk Privatbahnen**



Quelle: Positionspapier Netzwerk Privatbahnen, 23.06.09

Erlös je Trkm relativ zur Inflationsrate seit 2000 [%] **DB Mobility Networks Logistics**

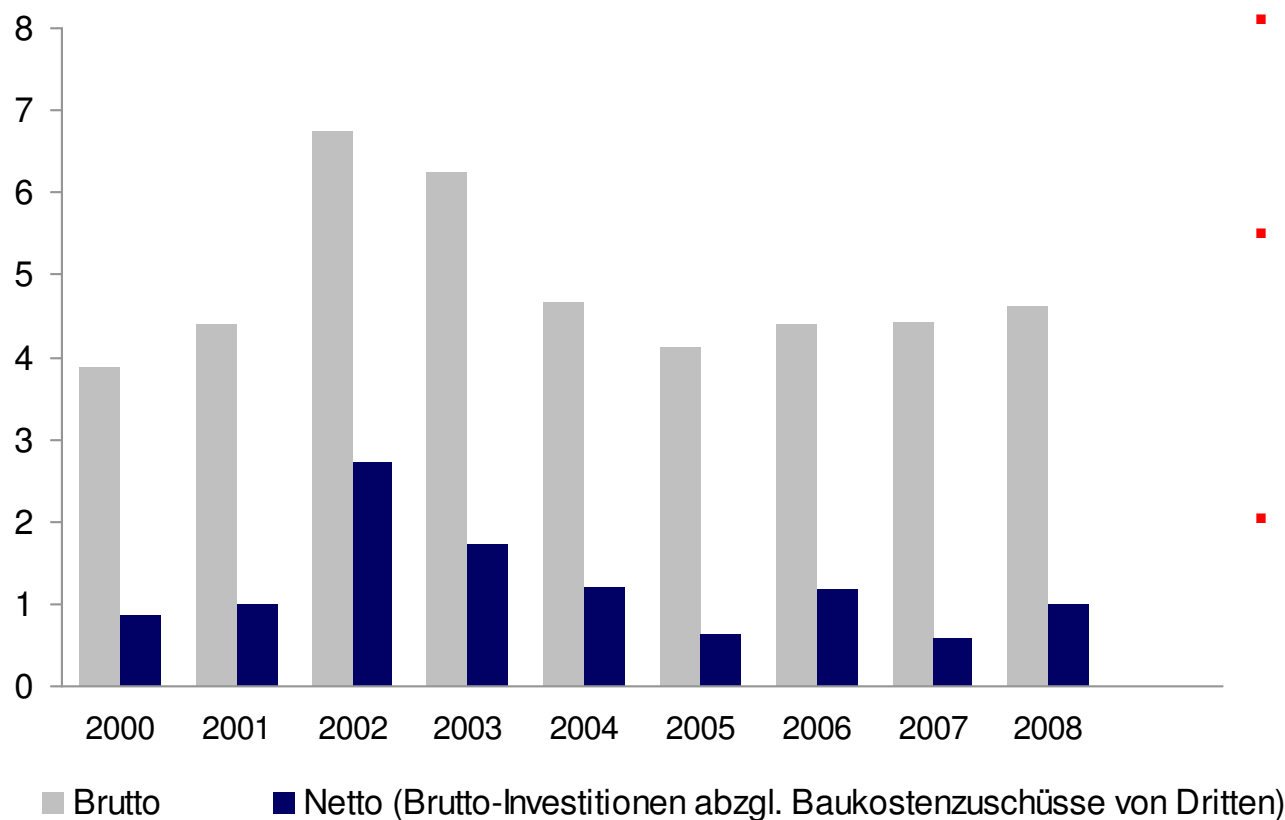


Quelle: Geschäftsberichte DB Netz AG, Statistisches Bundesamt (Erzeugerpreise)

- Die vom Netzwerk Privatbahnen gewählte Inflationsrate (Verbraucherpreise) ist kein geeigneter Vergleichsmaßstab. Infrastrukturleistungen sind Vorleistungen. Ihre Preise sollten daher mit anderen Vorleistungspreisen wie den Erzeugerpreisen verglichen werden. Dies hat auch die BNetzA erkannt und die Darstellung der Preisentwicklung in ihrem Jahresbericht 2008 entsprechend angepasst.
- Selbst in der Darstellung des Netzwerks Privatbahnen ist zu erkennen, dass die Trassenpreiserlöse seit 2004 nur unterdurchschnittlich steigen. Auch die Wahl des Basisjahres hat somit entscheidenden Einfluss auf die Aussage.

## Zur 4.These: Die DB Netz AG hat in der Vergangenheit erheblich in die Infrastruktur investiert

### Investitionen in die Infrastruktur der DB Netz AG [Mrd. €]



Quelle: Geschäftsbericht der DB Netz AG 2000 - 2008.

- Die DB als Eigentümer und zugleich größter Nutzer der Schieneninfrastruktur hat selbst ein elementares Interesse daran, in die Schieneninfrastruktur zu investieren.
- Die Entwicklung der Investitionen der DB Netz AG der letzten Jahre zeigt, dass seit den Investitionsspitzen im Jahr 2002 und 2003 die Bruttoinvestitionen relativ konstant geblieben sind. Bei den Eigenmittelaufwendungen ist kein Abwärtstrend erkennbar.
- → **Eine Vernachlässigung der Infrastrukturverantwortung zu Gunsten einer Steigerung des Ergebnisses in den letzten Jahren ist nicht nachweisbar.**

## Zur 4.These: Auch künftig kann sich die DB Netz AG ihrer Infrastrukturverantwortung nicht entziehen

Aufgrund verbindlich festgeschriebener Mindesteigenbeiträge kann sich die DB ihrer Infrastrukturverantwortung zu Gunsten einer Ergebnissteigerung nicht entziehen

### 1 Hohe Betriebsqualität

- DB Netz AG konnte die Pünktlichkeit im Personenverkehr in 2008 mit über 90% wieder auf hohem Niveau halten.
- Erhebliche Reduzierung der Netzbedingten Verspätungsminuten durch Bündelung von Baumaßnahmen.

### 2 Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung „LuFV“

- Ab 2009 sind verbindliche Mindestausgaben aus DB-Mitteln für Ersatzinvestitionen (500 Mio. € pro Jahr) und Instandhaltung (1 Mrd. € pro Jahr) für die bestehenden Schienenwege festgelegt.
- Über den Mitteleinsatz sowie die Qualität der Schieneninfrastruktur legt die DB dem Bund in einem jährlichen Bericht Rechenschaft ab. Es gelten Verpflichtungen zur Einhaltung genau definierter Qualitätskennzahlen (z.B. bei Schienenwegen: theoretischer Fahrzeitverlust). Bei Verfehlung der vereinbarten Zielwerte drohen erhebliche finanzielle Sanktionen.

**1. Grundsätze einer konsistenten  
Entgeltregulierung**

**2. Zur Kritik an den Trassenpreisen der DB  
Netz AG**

**3. Aktuelle Verfahren im Bereich  
Entgeltregulierung**

# Aktuelle Praxisbeispiele aus der Entgeltregulierung: Regionalfaktor

## Sachstand

- Seit 2008 untersucht die BNetzA mittels Auskunftersuchen das TPS und speziell den Regionalfaktor.
- Im Raum steht die These, der Regionalfaktor sei diskriminierend, denn er belaste einzelne Nutzer in den verschiedenen Netzen ohne sachlichen Grund unterschiedlich.

## Bewertung

- Die Regionalfaktoren stellen keine Ungleichbehandlung dar - sie sind von allen Nutzern des jeweiligen Netzes gleichermaßen zu bezahlen.
- Die Regionalfaktoren sind auf die Ausstattung der Länder mit Reg. Mitteln abgestimmt. Eine Änderung wäre nur bei paralleler Anpassung der Mittelverteilung möglich. Andernfalls drohen erhebliche Verschiebungen zwischen einzelnen Bundesländern → Gefährdung der Finanzierung des SPNV insgesamt.
- Getätigte Investitionen würden entwertet.

# Aktuelle Praxisbeispiele aus der Entgeltregulierung: Minderungsregeln im TPS

## Sachstand

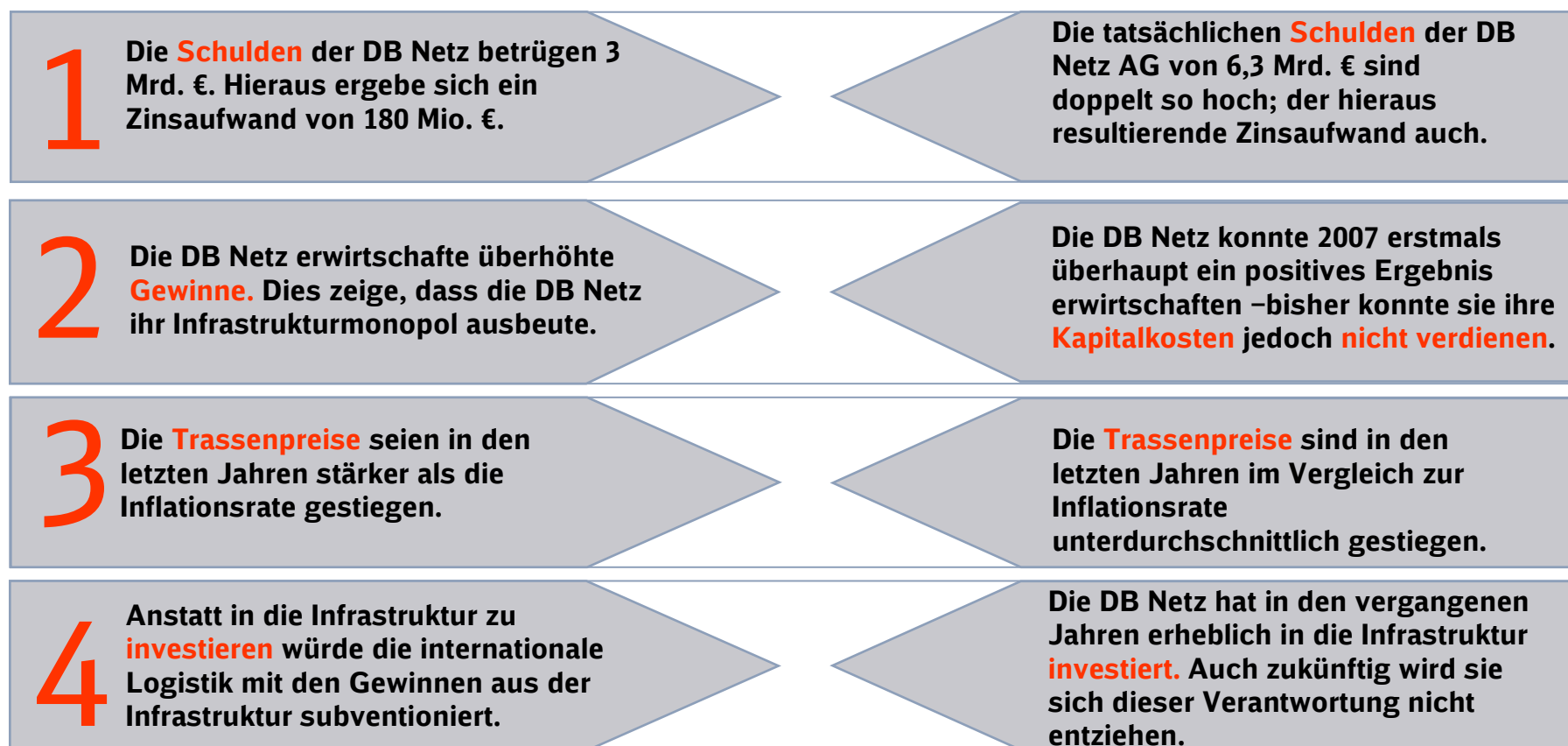
- Die BNetzA hat der DB Netz AG verschärfte Minderungsregeln per Bescheid vorgeschrieben. Die Trassenentgelte sind danach bei Unterschreitung des vertraglichen Leistungssolls zu mindern. Dies gilt auch bei Nicht-Verantwortlichkeit der DB Netz und ohne dass ein Minderungsverlangen vorliegt.
- Die konkrete Umsetzung und Aufnahme in die (SNB) ist noch nicht abgeschlossen.
- Zusätzliche Belastungen der DB Netz (Erlösausfälle) sowie Folgewirkungen (Regress, Wechselwirkung mit dem Anreizsystem) sind noch nicht absehbar.

## Bewertung

- Das Eisenbahnrecht enthält keine Vorschriften zur konkreten Umsetzung der Minderungsvorgaben.
- Die automatische Minderung „ohne Verlangen“ lässt sich nur mit sehr hohem Aufwand umsetzen.
- Die Einbeziehung von Ursachen außerhalb der Verantwortung der DB Netz verteuert das System zusätzlich. Die resultierenden Erlösrückgänge und Kostensteigerungen werden langfristig von allen Nutzern zu tragen sein.

# Fazit: Angemessene Trassenentgelte müssen die Kapitalkosten decken – für eine Senkung des Preisniveaus gibt es keine Spielräume

## Netzwerk Privatbahnen



---

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**