

Die Preishöhenkontrolle aus der Sicht der Verkehrsunternehmen.

Zum Zusammenhang von Trassenentgelten und der Finanzierung des
Infrastrukturnetzes

Dr. Engelbert Recker
Hauptgeschäftsführer mofair e. V.
Potsdamer Platz 1
10785 Berlin



Inhalt

- Regelungen der Bahnreform
- Tatsächliche Konzernstruktur
- Gewinnentwicklung DB Netz
- Koalitionsvereinbarung
- Kappen der Gewinnabführung
- Entgeltregulierung
- Eigenkapitalverzinsung

Eisenbahninfrastruktur ist Bundeseigentum

- Art. 87e Abs. 3 Satz 2 GG

Diese (Eisenbahnen) stehen im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfasst.

- Folge:

Deutsche Bahn ist nur der treuhändische Betreiber, aber nicht der Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur.

- Realität:

- Das Management der Deutschen Bahn nimmt für die Eisenbahninfrastruktur die Aufgaben des Eigentümers Bund wahr.
- Der Bund hält sich Transportunternehmen, die weltweit Verkehrsdienstleistungen anbieten.

Ausgliederungsplan der Bahnreform

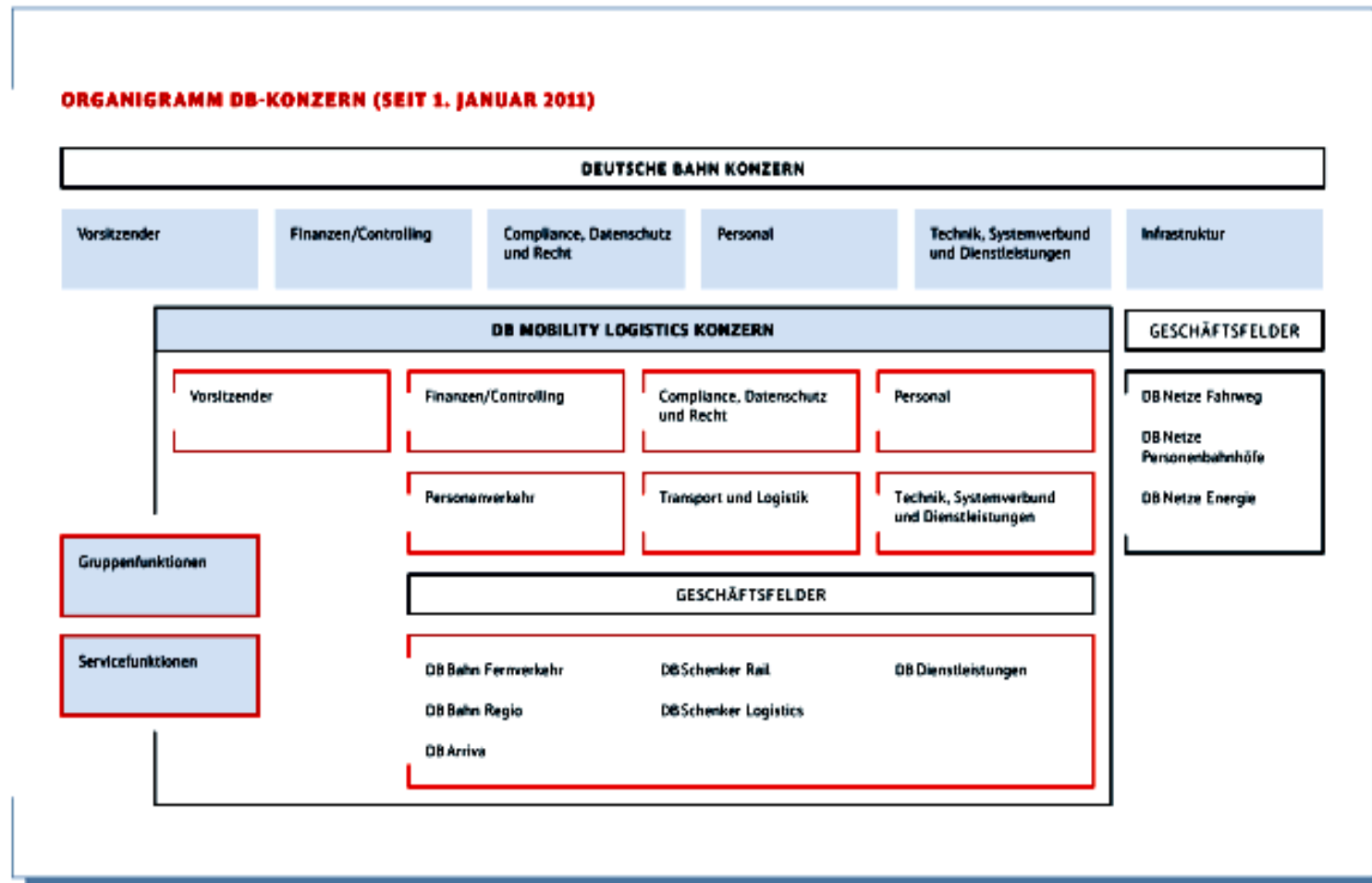
- Deutsche Bahn Gründungsgesetz
 - § 25: Bildung der Tochtergesellschaften
 - Personennahverkehr, Personenfernverkehr, Güterverkehr und Fahrweg
 - organisatorische und rechnerische Trennung
 - § 2 Auflösung der DB AG
 - Auflösung der Holding
 - durch Verschmelzung mit einer Tochter
 - durch Aufspaltung auf die Töchter

2. Stufe der Bahnreform zum 1. 1. 1999

- Gliederung der DB in einen Konzern mit fünf Aktiengesellschaften



Organigramm DB Konzern 1.1.2011



Gewinne der DB Netz AG

- Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrag

Jahr	Trassenerlöse Mrd. €	Abgeführter Gewinn Mrd. €
2011 Plan	> 4,500	> 1,000
2010	4,351	0,900
2009	3,887	0,768
2008	3,883	0,338
2007	3,805	0,146
2006	3,615	-0,212

cht der

Finanzierung der EB-Infrastruktur 2009

• Bruttoinvestitionen	4,609 Mrd. €
• Nettoinvestitionen DB-Regio	0,502 Mrd. €
• Differenz Baukostenzuschüsse Dritter	4,107 Mrd. €
◦ darunter LuFV	2,500 Mrd. €
• Eigenmittel DB laut LuFV	
◦ Ersatzinvestitionen	0,500 Mrd. €
◦ Instandhaltung	bis zu 1,25 Mrd. €
• Gewinnabführung	0,786 Mrd. €
• Abschreibungen	0,994 Mrd. €

Ergebnis 2009:

Investitionen aus Eigenmitteln geringer als Abschreibungen
Eigenmittelzusage aus LuFV nicht eingehalten.

Quelle: Geschäftsbericht DB Regio AG 2009

Koalitionsvereinbarung 2009

- die 1994 erfolgreich begonnene Bahnreform weiterführen
- den konzernweiten Arbeitsmarkt erhalten
- die schrittweise, ertragsoptimierte Privatisierung der Transport und Logistiksparten einleiten
- Infrastruktursparten (Netz, Bahnhöfe, Energie) nicht privatisieren
- Finanzierungsmodell für die Bahn prüfen
- Regulierungsrecht überarbeiten

Finanzierungsmodell prüfen

- Mittelzuwendungen direkt an die DB-Infrastrukturgesellschaften
- Trassenerlöse und Stationsentgelte fließen in die Schieneninfrastruktur zurück
- Gewinnabführungen der Infrastruktursparten an die Holding werden ausgeschlossen
- Leitung Infrastruktursparten erfolgt zu künftig unabhängig.
- Doppelvorstandsmandate bei Holding- und Infrastrukturgesellschaften werden ausgeschlossen
- **Ergebnis wäre: eine finanzielle Trennung von Netz und Betrieb**
- **Aber :**
- DB AG behält im Konzernverbund als Alleineigentümerin Einfluss auf ihre Infrastruktursparten

Regulierungsrecht überarbeiten

- die Trassen- und Stationspreise einer Anreizregulierung unterwerfen
- Zugang zu Serviceeinrichtungen regulieren
- Bahnstrom regulieren
- Vertriebsleistungen regulieren
- Bundesnetzagentur stärken
- **Ergebnis wäre:**
 - **ein Rückgang der Diskriminierung**

Änderung DB Gründungsgesetz

- § 25a Verbot des Gewinntransfers

Gewinne der im Bereich Fahrweg gehaltenen Infrastrukturgesellschaften dürfen nicht an die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ausgeschüttet werden. Gesellschafterdarlehen der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft an ihre Infrastrukturgesellschaften sind entsprechend der Bonität der Infrastrukturgesellschaften zu verzinsen. Konzernumlagen der Infrastrukturgesellschaften an die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft sind unzulässig.

Die Preishöhenkontrolle aus Sicht der

Vorschläge zur Entgeltregulierung

- Entgeltmaßstäbe:
 - bisher: Vollkosten
 - zukünftig: Kosten effizienter Leistungsbereitstellung
 - Grenzkosten plus Fixkosten
- Entgeltdegression (Anreizregulierung) entsprechend technischem Fortschritt
- Entgeltgenehmigung durch BNetzA

Änderung des AEG (mofair/NP)

- § 14 Abs. 4 Entgeltbemessung

Betreiber von Schienenwegen haben ihre Entgelte so zu bemessen, dass die ihnen insgesamt für die Erbringung der Pflichtleistungen im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 entstehenden Kosten der effizienten Leistungsbereitstellung ausgeglichen werden. Die Kosten der effizienten Leistungsbereitstellung ergeben sich aus den langfristigen zusätzlichen Kosten der Leistungsbereitstellung und einem angemessenen Zuschlag für leistungsmengenneutrale Gemeinkosten, einschließlich einer angemessenen Verzinsung des eingesetzten Kapitals, soweit diese Kosten jeweils für die Leistungsbereitstellung notwendig sind. Staatliche Mittel im Sinne des Artikels 6 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Richtlinie 2001/14 /EG sind von den berücksichtigungsfähigen Kosten abzuziehen.

Verzinsung des Eigenkapitals

Fremdkapitalzinssätze	Bundeseigene EIU	4,7		
	Nicht-bundeseigene EIU	6,1 %		
Eigenkapitalzinssätze vor Steuern	Der Zinssatz berücksichtigt, dass Körperschaftssteuer und Solidaritätszuschlag i.H.v. 15,8% durch die EIU zu entrichten sind.	Zum Vergleich, wenn zusätzlich der Zinssatz auch berücksichtigen würde, dass die durchschnittliche Gewerbesteuer i.H.v. 14,3% durch die EIU zu entrichten wäre.		
		SPV (100%)	SGV (100%)	SPV (100%)
Bundeseigene EIU	6,8 %	6,8 %	8,3 %	8,3 %
Nicht-bundeseigene EIU	8,2 %	9,8 %	9,8 %	11,8 %
Wartungseinrichtungen, andere technische Einrichtungen oder Anlagen zur Brennstoffaufnahme	9,5%	12,8%	11,4%	15,4%

Quelle: Frontier Economics/WIP/IGES Gutachten für BNetzA Kapitalkosten

Änderung des AEG (mofair/NP)

- (4a) Über nach Absatz 4 hinausgehende Kosten werden nur berücksichtigt, soweit und solange der Betreiber der Schienenwege eine sonstige sachliche Rechtfertigung nachweist. (nicht abbaubare Kosten, Sanierungsplan)
- (4b) Betreiber der Schienenwege sollen ihre nach Absatz 4 und 4a zu bildenden Entgelte, orientiert an den jeweils zurechenbaren Kosten, differenziert nach den Verkehrsleistungen Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr berechnen.
- (5) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ihre Entgelte für den Zugang zu Serviceeinrichtungen entsprechend dem Entgeltmaßstab der Absätze 4a bis 4b zu bemessen. Dies gilt auch für die Entgelte für die mit dem Zugang zu den Serviceeinrichtungen verbundenen Leistungen, sofern diese innerhalb einer Serviceeinrichtung nur von einem einzigen Dienstleister angeboten werden.



**Besten Dank für
Ihre
Aufmerksamkeit**