

Sitzung der Staatssekretärinnen / Amtschefinnen und Staatssekretäre / Amtschefs
der Verkehrsressorts der Länder

Berlin, 17.07.2015

Koordination zwischen Bund und Ländern sowie Bundesnetzagentur und DB AG

*(Institutionen-)Ökonomische Einordnungen mit Bezug zur Netzfinanzierung,
zur SPNV-Finanzierung und zur Trassenallokation in Knappheitssituationen*

Prof. Dr. Thorsten Beckers

Technische Universität Berlin, Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik (WIP),
Bereich Infrastrukturmanagement und Verkehrspolitik

Dieser Vortrag basiert auf gemeinsamen Forschungsarbeiten mit Tim Becker.

Anmerkungen zu den anstehenden Verhandlungen zwischen Bund und Ländern über die zukünftige Höhe der Regionalisierungsmittel

Definition

Brutto-Regionalisierungsmittel

./.. Trassen- und Stationspreise SPNV

Netto-Regionalisierungsmittel

=====

Wichtig

- Bundesländer sollten unbedingt anstreben, dass dem Bund das Risiko der Entwicklung der Trassen- und Stationspreise des SPNV zugeordnet wird
- Dies sollte möglichst im RegG sichergestellt werden

Vorschlag für Umgang mit den unterschiedlichen Ergebnissen von Ländergutachten (KCW, ETC, RuP) und Bundesgutachten (IGES, IVE) bei Verhandlungen der Länder mit dem Bund über zukünftige Höhe der Regionalisierungsmittel

- Ermittlung ...
 - ... der Netto-Regionalisierungsmittel (in beiden Gutachten)
 - ... und anschließend der Barwerte der Netto-Regionalisierungsmittel (in beiden Gutachten)
- Verhandlung mit Bund über ...
 - ... Barwerte der zukünftigen Netto-Regionalisierungsmittel
 - ... sowie nachgelagert über die intertemporale Verteilung dieser Mittel (deutlich weniger wichtig!)

(Ausgewählte) politisch relevante Themen bei den aktuellen Gesetzesvorhaben zum Eisenbahnverkehr (RegG, ERegG)

BACK UP

(Ausgewählte) politisch relevante Themenbereiche bei den aktuellen Gesetzesvorhaben zum Eisenbahnverkehr (RegG, ERegG) aus Sicht der Länder

- Gibt es bei der Systemfrage zwischen Grenzkostenrechnung und Vollkostenrechnung eine Präferenz der Länder?
- Wollen die Länder am Infrastrukturfinanzierungssystem Schiene aktiv teilhaben oder ist es sinnvoller sich aus der Zweierbeziehung Bund / Bahn herauszuhalten?
- Soll dieses Zweier-Regime einer politischen Einflussnahme zugänglich sein oder strikten Regulierungsregeln unterworfen werden?

Weitere bzw. dadurch (z.T. indirekt) adressierte Themen

- Sicherheit bezüglich der Höhe der zukünftigen Netto-Regionalisierungsmittel für Länder
- Finanzierung und dabei insbesondere Umfang und Form der Bezuschussung des Netzes
- Allokationsmethode für Trassen in Knappheitsfällen (insbesondere Aufteilung zwischen SPNV, SPFV, SGV): „Preise vs. Mengen“

Koordination zw. Bund und Ländern sowie BNetzA und DB AG: Als nicht zur Diskussion stehend eingestufte Fragestellungen

- (A) Zuschuss des Bundes an DB-EIU über LuFV, der zu einer entsprechenden Begrenzung des Trassen- und Stationspreis-Niveaus führt**

- (B) Durch über Grenzkosten hinausgehende Preise darf intermodale Wettbewerbsposition von SPFV und SGV nicht weiter verschlechtert werden**

- (C) Bund wird das Risiko der Entwicklung der Trassen- und Stationspreise des SPNV zugeordnet, was möglichst im RegG geregelt werden sollte (siehe Folie 2)**

- (D) Reformen am Trassen- und Stationspreissystem sollen nicht zu Verschiebungen von Regionalisierungsmitteln (netto) zwischen den Ländern führen, was ggf. durch Korrektur-/Ausgleichsregelungen umzusetzen wäre**

Annahme

Koordination zw. Bund und Ländern sowie BNetzA und DB AG: Zu klärende Fragestellungen (1/4)

(1.1) Reduktion der von SPFV und SGV zu tragenden (Fix-)Kostenanteile der Infrastruktur durch Erhöhung der (direkten und/oder indirekten) Zuschüsse an die DB-EIU, um die intermodale Wettbewerbsposition von SPFV und SGV zu verbessern?

(1.2) Direkte (über Erhöhung LuFV-Mittel oder analog) und / oder indirekte (über [weitere] Erhöhung der Trassen- und Stationspreise des SPNV) Umsetzung einer erhöhte Bezuschussung der DB-EIU?

Empfehlung:

- Erhöhte direkte Bezuschussung der DB-EIU, um damit einhergehend durch reduzierte Trassen- und Stationspreise die intermodale Wettbewerbsposition von SPFV und SGV zu verbessern
- Außerdem: Maßnahmen zur Vermeidung von Rosinenpicken (insbesondere beim SPFV-Netz) ergreifen; dazu später mehr

(2) Wie sollte die Kapazitätsallokation im Netz zwischen den Verkehrsarten (SPNV, SPFV, SGV) in Knappheitsfällen erfolgen? Über Preise (Listenpreise oder Auktionen?) oder über administrative Mengenfestlegungen?

(3.1) Ergreifung von Maßnahmen zur Verhinderung von Rosinenpicken im SPFV (und ggf. auch im SPNV), was insbesondere bei einer Reduktion des Trassen- und Stationspreinsniveaus (siehe Punkt 1) von Relevanz ist?

(3.2) Wie sollte man – wenn dies denn angestrebt wird – Rosinenpicken verhindern? Indirekt über die Preisstruktur innerhalb des SPFV oder direkt durch entsprechende Regelungen?

(4) Inwieweit sollten ansonsten Zahlungsbereitschaften bei der Festsetzung der Trassen- und Stationspreise gemäß dem Ramsey-Ansatz berücksichtigt werden?

Koordination zw. Bund und Ländern sowie BNetzA und DB AG: Zu klärende Fragestellungen (2/4)

(1.1) Reduktion der von SPFV und SGV zu tragenden (Fix-)Kostenanteile der Infrastruktur durch Erhöhung der (direkten und/oder indirekten) Zuschüsse an die DB-EIU, um die intermodale Wettbewerbsposition von SPFV und SGV zu verbessern?

(1.2) Direkte (über Erhöhung LuFV-Mittel oder analog) und / oder indirekte (über [weitere] Erhöhung der Trassen- und Stationspreise des SPNV) Umsetzung einer erhöhte Bezuschussung der DB-EIU?

(2) Wie sollte die Kapazitätsallokation im Netz zwischen den Verkehrsarten (SPNV, SPFV, SGV) in Knappheitsfällen erfolgen? Über Preise (Listenpreise oder Auktionen?) oder über administrative Mengenfestlegungen?

Empfehlung:

- Grundsätzlich sollten in erster Linie auf Basis politischer Entscheidungen administrative Mengenfestlegungen erfolgen.
- Preissetzungen, die auf regulatorischen Entscheidungen zur Kostenallokation und regulatorischen Annahmen zu Zahlungsbereitschaften beruhen, sollten eher keine maßgebliche Rolle bei der Kapazitätsallokation zwischen den Verkehrsarten spielen. Die Eignung von Auktionsverfahren zur Kapazitätsallokation zwischen den Verkehrsarten dürfte gering sein.

(3.1) Ergreifung von Maßnahmen zur Verhinderung von Rosinenpicken im SPFV (und ggf. auch im SPNV), was insbesondere bei einer Reduktion des Trassen- und Stationspreisniveaus (siehe Punkt 1) von Relevanz ist?

(3.2) Wie sollte man – wenn dies denn angestrebt wird – Rosinenpicken verhindern? Indirekt über die Preisstruktur innerhalb des SPFV oder direkt durch entsprechende Regelungen?

(4) Inwieweit sollten ansonsten Zahlungsbereitschaften bei der Festsetzung der Trassen- und Stationspreise gemäß dem Ramsey-Ansatz berücksichtigt werden?

Koordination zw. Bund und Ländern sowie BNetzA und DB AG: Zu klärende Fragestellungen (3/4)

(1.1) Reduktion der von SPFV und SGV zu tragenden (Fix-)Kostenanteile der Infrastruktur durch Erhöhung der (direkten und/oder indirekten) Zuschüsse an die DB-EIU, um die intermodale Wettbewerbsposition von SPFV und SGV zu verbessern?

(1.2) Direkte (über Erhöhung LuFV-Mittel oder analog) und / oder indirekte (über [weitere] Erhöhung der Trassen- und Stationspreise des SPNV) Umsetzung einer erhöhte Bezuschussung der DB-EIU?

(2) Wie sollte die Kapazitätsallokation im Netz zwischen den Verkehrsarten (SPNV, SPFV, SGV) in Knappheitsfällen erfolgen? Über Preise (Listenpreise oder Auktionen?) oder über administrative Mengenfestlegungen?

(3.1) Ergreifung von Maßnahmen zur Verhinderung von Rosinenpicken im SPFV (und ggf. auch im SPNV), was insbesondere bei einer Reduktion des Trassen- und Stationspreisniveaus (siehe Punkt 1) von Relevanz ist?

(3.2) Wie sollte man – wenn dies denn angestrebt wird – Rosinenpicken verhindern? Indirekt über die Preisstruktur innerhalb des SPFV oder direkt durch entsprechende Regelungen?

Empfehlung:

- Maßnahmen zur Vermeidung von Rosinenpicken im SPFV (und ggf. auch im SPNV) sollten von der Politik ergriffen werden, insbesondere wenn eine Reduktion des Trassen- und Stationspreisniveaus im SPFV erfolgt (siehe Punkt 1).
- Dies sollte wohl eher auf direkten Weg durch entsprechende Regelungen erfolgen, die politisch zu beschließen wären; aber auch Umsetzung über Preise ist denkbar → noch vertieft zur prüfen

(4) Inwieweit sollten ansonsten Zahlungsbereitschaften bei der Festsetzung der Trassen- und Stationspreise gemäß dem Ramsey-Ansatz berücksichtigt werden?

Koordination zw. Bund und Ländern sowie BNetzA und DB AG: Zu klärende Fragestellungen (4/4)

(1.1) Reduktion der von SPFV und SGV zu tragenden (Fix-)Kostenanteile der Infrastruktur durch Erhöhung der (direkten und/oder indirekten) Zuschüsse an die DB-EIU, um die intermodale Wettbewerbsposition von SPFV und SGV zu verbessern?

(1.2) Direkte (über Erhöhung LuFV-Mittel oder analog) und / oder indirekte (über [weitere] Erhöhung der Trassen- und Stationspreise des SPNV) Umsetzung einer erhöhte Bezuschussung der DB-EIU?

(2) Wie sollte die Kapazitätsallokation im Netz zwischen den Verkehrsarten (SPNV, SPFV, SGV) in Knappheitsfällen erfolgen? Über Preise (Listenpreise oder Auktionen?) oder über administrative Mengenfestlegungen?

(3.1) Ergreifung von Maßnahmen zur Verhinderung von Rosinenpicken im SPFV (und ggf. auch im SPNV), was insbesondere bei einer Reduktion des Trassen- und Stationspreisniveaus (siehe Punkt 1) von Relevanz ist?

(3.2) Wie sollte man – wenn dies denn angestrebt wird – Rosinenpicken verhindern? Indirekt über die Preisstruktur innerhalb des SPFV oder direkt durch entsprechende Regelungen?

(4) Inwieweit sollten ansonsten Zahlungsbereitschaften bei der Festsetzung der Trassen- und Stationspreise berücksichtigt werden?

Empfehlung:

- **Vorab: Gewisse Preisdifferenzierung nach Qualität von Trassen etc. und Verkehrsarten übergreifend grundsätzlich sinnvoll**
- **SGV: Grundsätzlich ist Berücksichtigung von ZB nicht unsinnig, wenn sinnvoll umsetzbar**
- **SPFV: Grundsätzlich ist Berücksichtigung von ZB nicht unsinnig, wenn sinnvoll umsetzbar**
- **SPNV: Grundsätzlich keine Eignung**
- **Allgemein: Details der Preisstruktur können – nachgelagert zu als gesetzt anzusehenden politischen Entscheidungen zu den vorstehend betrachteten Punkten 1, 2 und 3 – in einem grundsätzlich weiten, aber dabei politisch definierten Umfang durch Unternehmen und Regulierer festgesetzt werden; für Bedarfsfälle bestehen für die Politik Eingriffsmöglichkeiten, ggf. sind (weitere) Eingriffsmöglichkeiten vorzustrukturieren.**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontaktdaten

Thorsten Beckers: tb@wip.tu-berlin.de, Tel. Nr. 030-314-23243 / 0163-8479465

Tim Becker: tib@wip.tu-berlin.de, Tel. Nr. 030-314-25573