

Mehr SPNV durch niedrigere Trassenpreise – Chancen nutzen, Risiken minimieren!

26.04.2018

12. Deutscher Nahverkehrstag

Frank Zerban

BAG-SPNV | Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V. | bag-spnv.de



Bepreisung der Trassennutzung aus Sicht der EU

Rechtliche Rahmenbedingungen

EU RIL 2012/34 sieht Grenzkosten als Regelfall vor...

Regelverfahren: § 31 Absatz 3

„... ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket [...] in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.“

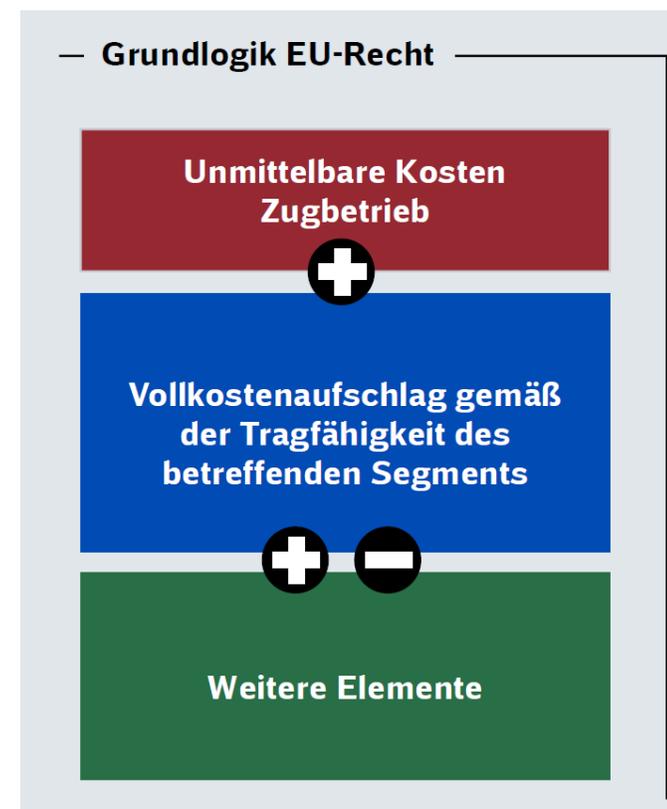
Rechtliche Rahmenbedingungen

EU RIL 2012/34

... eröffnet aber auch die Möglichkeit des Vollkostenansatzes

Ausnahme: § 32 Absatz 1

„Um eine volle Deckung der dem Infrastrukturbetreiber entstehenden Kosten zu erhalten, **kann ein Mitgliedstaat, sofern der Markt dies tragen kann**, Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist.“



Quelle: DB Netz, Regionaler Kundendialog 09/2016

Rechtliche Rahmenbedingungen

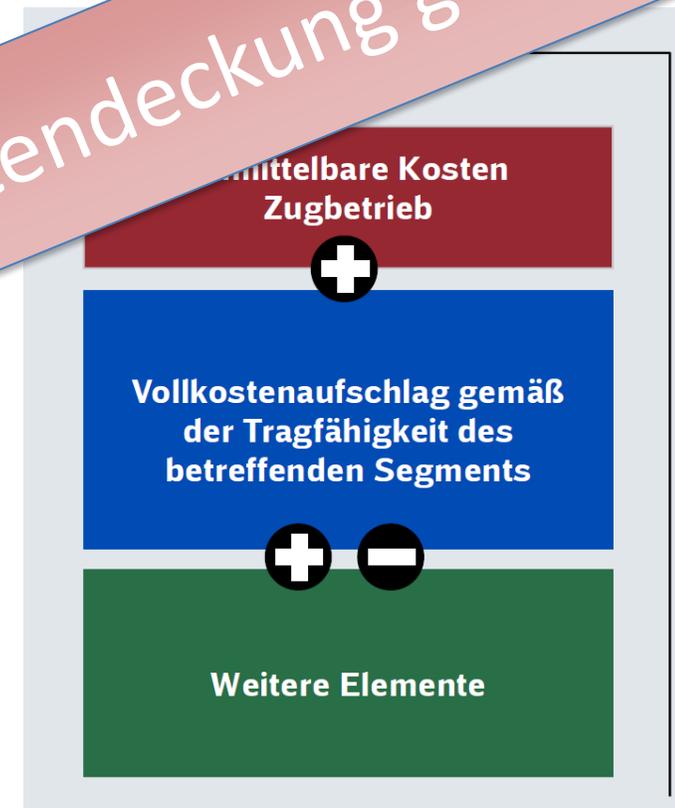
EU RIL 2012/34

... eröffnet aber auch die Möglichkeit des Vollkostenansatzes

Ausnahme: § 32 Absatz 1

„Um eine volle Deckung der dem Infrastrukturbetreiber entstehenden Kosten zu erhalten, kann ein Mitgliedstaat erlauben, dass ein Mitgliedstaat, der ein Markt für den Zugbetrieb einrichtet, dies tragen kann, auf Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze, die die bestmögliche Wirtschaftlichkeit der Segmente des Marktes zu gewährleisten ist.“

Bund hat bisher immer auf Vollkostendeckung gesetzt



Quelle: DB Netz, Regionaler Kundendialog 09/2016

Veränderungen möglich?

Neue Positionierungen des Bundes I

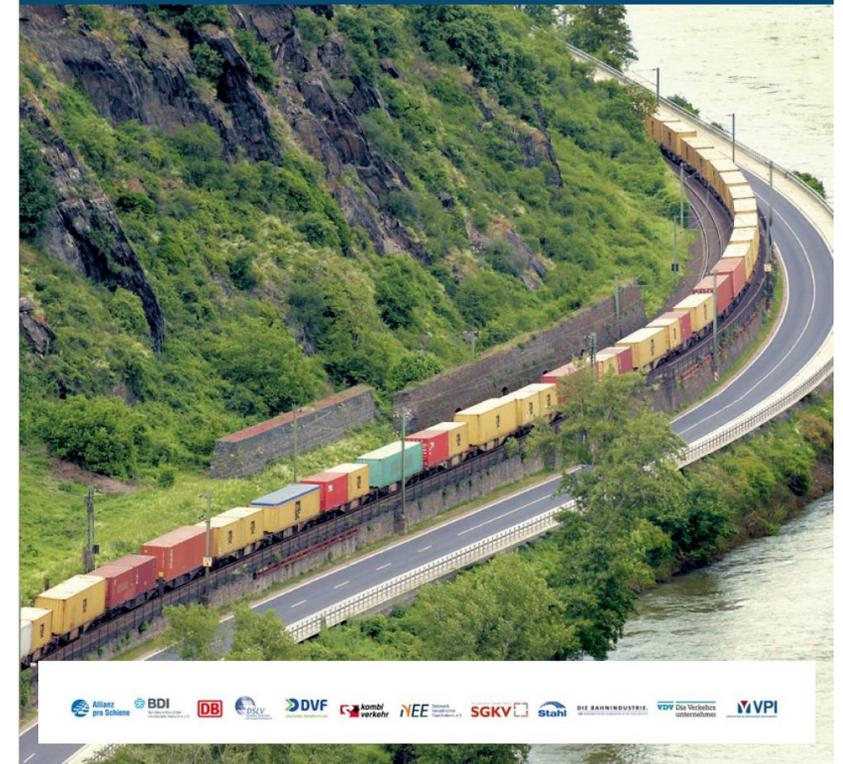
Masterplan Schienengüterverkehr (Juni 2017)

„Der Bund wird zusätzliche Bundesmittel für die Schieneninfrastruktur bereitstellen. Damit sollen die Trassenpreise für den Schienengüterverkehr deutlich reduziert werden.“ (S. 39)

Erster Schritt zur Reduzierung der Wettbewerbsnachteile des Schienenverkehrs



Masterplan Schienengüterverkehr

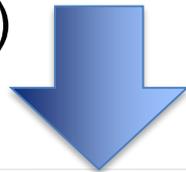


Veränderungen möglich?

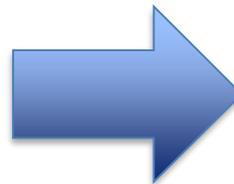
Neue Positionierungen des Bundes II

Koalitionsvertrag 2018

„Mit einem Schienenpakt von Politik und Wirtschaft wollen wir bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden gewinnen und dabei u. a. mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagern.“ (S. 77)



Erstmalig etwas konkreteres Ziel für den Schienenverkehr benannt und zumindest in Bezug auf Trassenpreise Maßnahmen formuliert



„Zur Kostentlastung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs wollen wir die Senkung der Trassenpreise konsequent weiterverfolgen. Wir werden das Eisenbahnregulierungsrecht evaluieren.“ (S. 79)



Foto: dpa

Veränderungen möglich?

Neue Positionierungen des Bundes II

Koalitionsvertrag 2018

„Mit einem Schienenpakt von Politik und Wirtschaft wollen wir bis 2030 doppelt so viele Bahn Kundinnen und Bahnkunden gewinnen und dabei u. a. den Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagern.“ (S. 77)

Erstmalig etwa ...
den Sch...
und
Trassenpreise
simuliert

Senkung der Trassenpreise ist jetzt realistisch

„Zur Kostentlastung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs wollen wir die Senkung der Trassenpreise konsequent weiterverfolgen. Wir werden das Eisenbahnregulierungsrecht evaluieren.“ (S. 79)



Foto: dpa

Chancen einer Halbierung der Trassenpreise nutzen

Trassenpreise DB Netz 2018

Marktsegmente SPFV	Entgelte SPFV in Euro je Trkm
Metro Tag Min (v ≤ 100 km/h)	5,07
Metro Tag Max (v ≥ 160 km/h)	11,63
Basic	4,51
Nacht	2,51
Lok-/Leerfahrt	2,05
Charter/Nostalgie	2,05
Punkt-zu-Punkt	4,08

Marktsegmente SGV	Entgelte SGV in Euro je Trkm
Standard	2,83
Sehr schwer	4,05
Gefahrgutganzzug	3,46
Gefahrgutgüternahmeverkehr	1,88
Güternahmeverkehr	1,67
Lokfahrt	1,67

Marktsegmente SPNV	Entgelte SPNV in Euro je Trkm	
	Lastfahrt	Leerfahrt
Baden-Württemberg	5,112	2,990
Bayern	4,983	3,151
Berlin	5,413	3,290
Brandenburg	5,531	3,456
Bremen	5,439	3,520
Hamburg	4,778	2,884
Hessen	4,864	2,954
Mecklenburg-Vorpommern	5,406	3,265
Niedersachsen	5,189	3,375
Nordrhein-Westfalen	4,970	3,340
Rheinland-Pfalz	5,155	3,141
Saarland	5,279	3,194
Sachsen	5,219	3,199
Sachsen-Anhalt	5,187	3,115
Schleswig-Holstein	5,285	3,255
Thüringen	5,226	3,180

≈ 5,1 €/km (Last)

Quelle: DB Netz, TPS-Broschüre 2018

Infrastrukturnutzungsentgelte haben bedeutenden Anteil am Umsatz

Im eigenwirtschaftlichen Bereich Anteil von

- 17% bei SGV
- 25% beim FV

Umsatzanteil bei SPNV mit 39% am höchsten

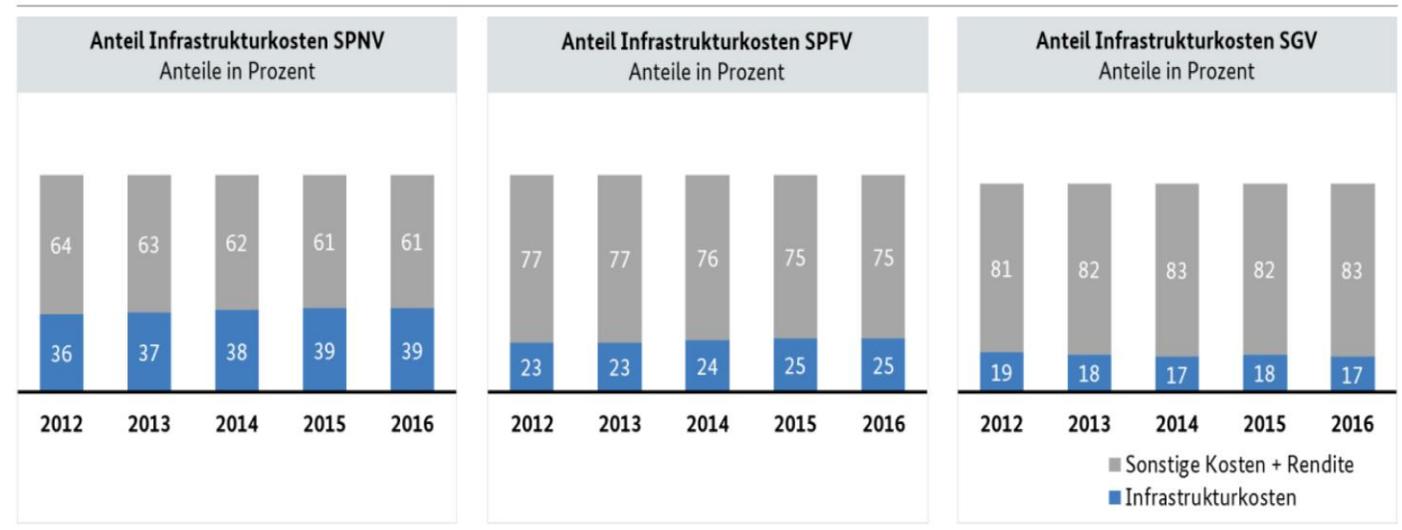


Abbildung 63: Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz der EVU nach Art des Verkehrsdienstes (2012-2016; Anteile in Prozent)

Quelle: BNetzA, Marktuntersuchung Eisenbahn 2017, S. 70

Halbierung der Trassenpreise: Chancen nutzen!

- „Initialzündung“ für mehr Verkehr auf der Schiene
 - Wichtiger Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele
- Eine (wichtige) Voraussetzung zur Umsetzung des Koalitionsvertrags:
Verdoppelung der Bahnkundinnen und Bahnkunden bis 2030
 - Intermodale Wettbewerbsverzerrungen werden reduziert
 - Deutlich verbessertes Angebot für Personenverkehr auf der Schiene möglich
 - Ganztägiger Deutschlandtakt wird durch erhöhte Wirtschaftlichkeit insbesondere des FV unterstützt

Rechtsgrundlage für die Zuweisung von Trassen

ERegG § 52 Absätze 7 und 8

Entscheidungsabfolge bei konkurrierenden Trassenanträgen I

§ 52 Absatz 7 ERegG

In dieser Reihenfolge **soll** entschieden werden:

1. vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr,
2. grenzüberschreitende Zugtrassen,
3. Zugtrassen für den Güterverkehr.

Definition vertakteter Verkehr
(aus ERegG, Nr. 23):
„Vertakteter Verkehr ist ein Eisenbahnverkehrsdienst, der grundsätzlich auf demselben Weg am selben Tag mindestens viermal und höchstens in zweistündigem Abstand grundsätzlich zur gleichen Minute durchgeführt wird.“



Im Gesetz keine Definition von „ins Netz eingebundener Verkehr“

Auslegung „Ins Netz eingebundener Verkehr“ durch DB Netz in SNB

SPV:

- mind. 2 bestellte Anschlussverbindungen innerhalb 30 Minuten zu anderen Trassen liegen vor oder
- es besteht ein Umlauf aus Hin- und Rückleistung mit unveränderter Zugkonfiguration (Stärken und Schwächen ist zulässig), wobei zwischen Hin- und Rückfahrt maximal 60 Minuten liegen dürfen

SGV:

- mind. 2 bestellte Anschlussverbindungen in der eine Gruppe bestehend aus mind. 8 Wagen abgesetzt oder gekoppelt werden oder
- es besteht ein Umlauf aus Hin- und Rückleistung mit unveränderter Zugkonfiguration, wobei zwischen Hin- und Rückfahrt maximal 480 Minuten liegen dürfen

Quelle: SNB 2019

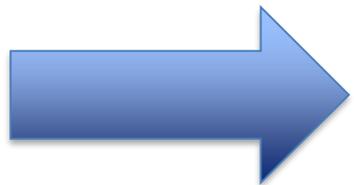
ERegG § 52 Absätze 7 und 8

Entscheidungsabfolge bei konkurrierenden Trassenanträgen II

§ 52 Absatz 8 ERegG

Bei gleichrangigen Verkehren:

Vorrang für die Zugtrasse(n), die (in Summe) das höchste Regelentgelt erzielt/erzielen



SPNV liefert wegen kurzem Laufweg meist nicht höchstes Regelentgelt

Aber Ermessensspielraum bei Betroffenheit SPNV:

Ist zwischen vertaktetem Schienenpersonennahverkehr und anderem Verkehr nach Absatz 7 zu entscheiden, **kann** der Betreiber der Schienenwege abweichend von Satz 1 dem vertakteten Schienenpersonennahverkehr den Vorrang einräumen.

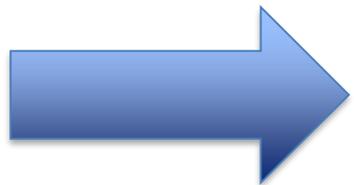
ERegG § 52 Absätze 7 und 8

Entscheidungsabfolge bei konkurrierenden Trassenanträgen II

§ 52 Absatz 8 ERegG

Bei gleichrangigen Verkehren:

Vorrang für die Zugtrasse(n), die (in Summe) das bestmögliche Ergebnis erzielt/erzielen



SPNV liefert

meist nicht höchstes Regelentgelt

Aber: ... Betroffenheit SPNV:

... dem Schienenpersonennahverkehr und anderem Verkehr nach Absatz 7
 ..., **kann** der Betreiber der Schienenwege abweichend von Satz 1 dem
 v... Schienenpersonennahverkehr den Vorrang einräumen.

Aktuell macht DB Netz von „kann“-Regelung
 keinen Gebrauch!

Risiken einer Halbierung der Trassenpreise auf die **Trassenverfügbarkeit des gemeinwirtschaftlichen SPNV**

Risiken für den SPNV, wenn...

... die Trassenpreishalbierung nur beim Güterverkehr kommt?

- Mehrverkehr im SGV ist zu erwarten, da Kostenvorteile direkt beim Endkunden ankommen (können)
- Bei freien Kapazitäten außerhalb der hoch belasteten Strecken: kein Problem für SPNV
- SGV im Gelegenheitsverkehr auch auf hoch belasteten Strecken: kein Problem für SPNV

**Bei vertaktetem/ins Netz eingebundenem Güterverkehr
Solange DB Netz von Ermessensspielraum keinen Gebrauch macht:
tendenziell Vorrang für SGV, da höhere Trassenentgelte erzielt werden können**

Risiko für den SPNV, wenn...

... die Trassenpreishalbierung beim Fernverkehr kommt?

- Mehrverkehr im FV ist zu erwarten, da Kostenvorteile direkt beim Endkunden ankommen (können)
- Bei freien Kapazitäten außerhalb der hoch belasteten Strecken: kein Problem für SPNV
- Bei nicht vertaktetem Fernverkehr: kein Problem für SPNV

**Bei vertaktetem/ins Netz eingebundenem Fernverkehr
Solange DB Netz von Ermessensspielraum keinen Gebrauch macht:
tendenziell Vorrang für FV, da höhere Trassenentgelte erzielt werden können**

Lösungsansätze Kapazität

- Auf Engpassstrecken: Anreize für bessere Kapazitätsauslastung entwickeln
 - Einführung von Systemtrassen
 - Höheren Kapazitätsverbrauch (Abweichung von Idealgeschwindigkeit) mit Preisaufschlägen belegen, alternativ:
 - Anreize zum Ausweichen auf nachfrageschwache Zeiten oder Streckenführungen (SGV)
 - Bepreisung nach kürzestem Weg
- Engpässe durch Infrastrukturausbau beseitigen
- Einführung von ETCS/NeuPro

Risiken einer Halbierung der Trassenpreise
**auf die Wirtschaftlichkeit
des gemeinwirtschaftlichen SPNV
minimieren**

Wirtschaftlichkeit des SPNV

Risiko: Gemeinwirtschaftlicher SPNV wird durch eigenwirtschaftlichen SPNV konkurrenziert

Insbesondere in Ballungsräumen könnten Leistungen der HVZ künftig eigen-wirtschaftlich im SPNV erbracht werden; nicht vertraglich gebundene EVU könnten konkurrierende Trassenanträge stellen und insbesondere in Verbänden (hohe) Einnahmeansprüche geltend machen;

- sofern als „Taktverkehr“ oder als „ins Netz eingebunden“ angeboten, Gefahr der Verdrängung des gemeinwirtschaftlichen SPNV
- Folge: gemeinwirtschaftlicher SPNV würde teurer, da (hohe) Einnahmen aus HVZ fehlen

Wirtschaftlichkeit des SPNV

Gemeinwirtschaftlicher SPNV wird durch eigenwirtschaftlichen FV konkurrenziert

- Insbesondere vertakteter FV könnte konkurrierende Trassenanträge stellen
 - ohne Anerkennung von Nahverkehrstickets werden hier keine Verträge mit den AT benötigt
 - Folge: ggf. weniger SPNV möglich, ggf. keine reinen Taktzeiten möglich
- In Verbänden: bei Anerkennung von Verbundtickets können entsprechende Einnahmen eingefordert werden; Verträge mit AT nicht zwingend notwendig
 - Folge: gemeinwirtschaftlicher SPNV würde teurer, da Einnahmen aus Verbänden fehlen

Lösungsansätze Wirtschaftlichkeit des SPNV

➤ Einführung eines Ausschließlichkeitsrechtes im SPNV

- Gem. Art. 3 Abs 1 VO (EG) Nr. 1370/2007
- Pflicht zur Ausschreibung gem. Art. 5 Abs. 3 VO (EG) Nr. 1370/2007
- Vorgaben des AT zu Fahrplan, Tarif, Qualität und Integration sind möglich

Aber: ggf. Abgrenzungsschwierigkeiten zum FV

➤ Linien-/Netzschutz

- Analog zum ÖSPV legen AT Bedienstandards fest und machen diese öffentlich bekannt
- Wer diese eigenwirtschaftlich erfüllt, erhält das Recht zur Bedienung, andernfalls kann AT Linie/Netz ausschreiben und mit Ausschließlichkeitsrecht belegen

Aber: Änderung des AEG notwendig

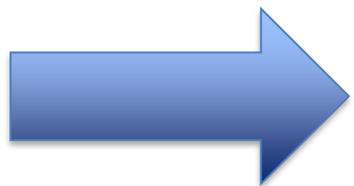
Finanzierung einer Halbierung der Trassenpreise

Finanzierung

Verteilung der Trassenentgelte 2016/2017

	Trassenentgelte gesamt (Mio. €)	Finanzierungslücke bei Halbierung (Mio. €)*
Aufwand GV für Trassen	717	359
Aufwand DB FV für Trassen	902	451
Aufwand SPNV für Trassen	3.200	1.600
Umsatz Trassenentgelte gesamt	4.819	2.410

* Ohne Berücksichtigung von Mehrverkehr



BMVI prüft aktuell Umsetzung im SGV in Form einer Förderung

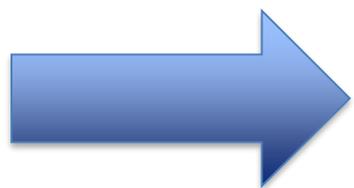
Quellen: Geschäftsberichte 2016 DB FV bzw. DB Netz, Beschlusskammerverfahren BNetzA BK10-16-0008_E; eigene Berechnungen

Finanzierung

Gegenfinanzierung der Mindereinnahmen im SPNV

„Einfachste“ Variante: Regionalisierungsmittel werden um Entlastungsbetrag gekürzt -> von gut 8,2 Mrd. € auf 6,6 Mrd. €

- Vorteil: Umsetzung der Trassenpreishalbierung im SPNV kostenneutral möglich
- Nachteil:
 - SPNV profitiert nur bei Zusatzbestellungen von der Trassenpreishalbierung
 - SGV und FV könnten bei einer Halbierung sofort Mehrbestellungen auslösen, da nachhaltige Entlastung bereits im Bestandsverkehr vorläge



SPNV benötigt zumindest einen Teil der eingesparten Regmittel für zusätzliche Bestellungen; nur so ist Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Bereich des Möglichen

Ausblick

Ausblick

- Halbierung der Trassenpreise wird einen deutlichen Schub für mehr Verkehr auf der Schiene bringen – **aber darf nicht einseitig nur für den SGV gelten.**
- Damit auch in Ballungsräumen die dringend notwendigen zusätzlichen Bestellungen ausgelöst werden können, müssen die Knoten dringend ausgebaut werden
- Der Deutschland-Takt muss in Verbindung mit Systemtrassen zeitnah umgesetzt werden
- Größte Potenziale zur Luftverbesserung in den Ballungsräumen sind durch SPNV erzielbar, daher muss vertakteter SPNV besonders geschützt werden
- Eigenwirtschaftliche Teilleistungen im SPNV in Spitzenzeiten dürfen nicht zu Lasten der Wirtschaftlichkeit von gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungsverträgen gehen