



MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Dr. Matthias Stoffregen
Geschäftsführer

**Niedrigere Trassenpreise –
mehr Wettbewerbsfähigkeit für die
Schiene**

mofair: Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr



Intermodal: Wer muss was zahlen?

Eisenbahn



- jedes EVU aller Verkehrsarten
- auf dem gesamten Netz, egal welches EIU
- jeden gefahrenen Kilometer
- jede Abstellung & Leerfahrten dorthin
- Berechnung von *Mindestpreisen* („MZP“)

DB Netz muss Gewinne erzielen,
Dividende ausschütten

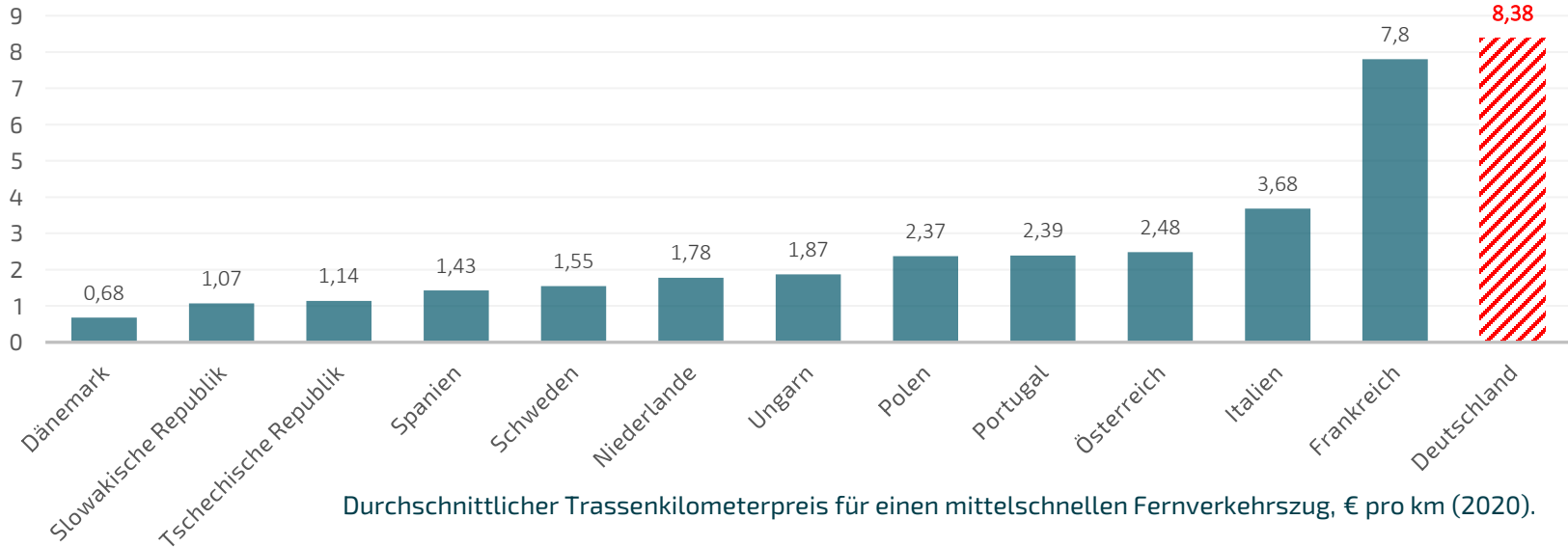
PKW/LKW



- nur Güterverkehr über 7,5 t
- nur auf Autobahnen und gleichgestellten Bundesstraßen
- Abstellung gratis, ggf. Neubau von Parkplätzen, keine Leerfahrten
- Berechnung von *Höchstpreisen*

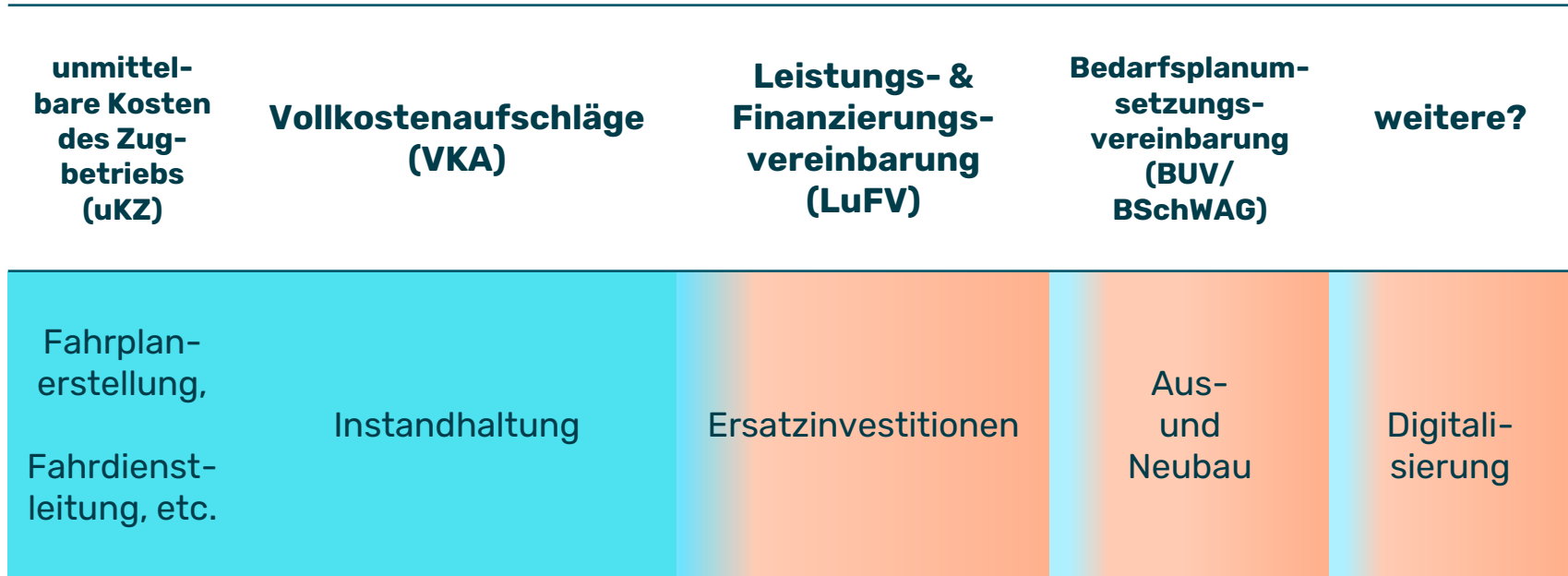
Autobahn GmbH des Bundes soll
schwarze Null schreiben...

Trassenpreise im europäischen Vergleich



Deutschland ist in Europa Spitze!

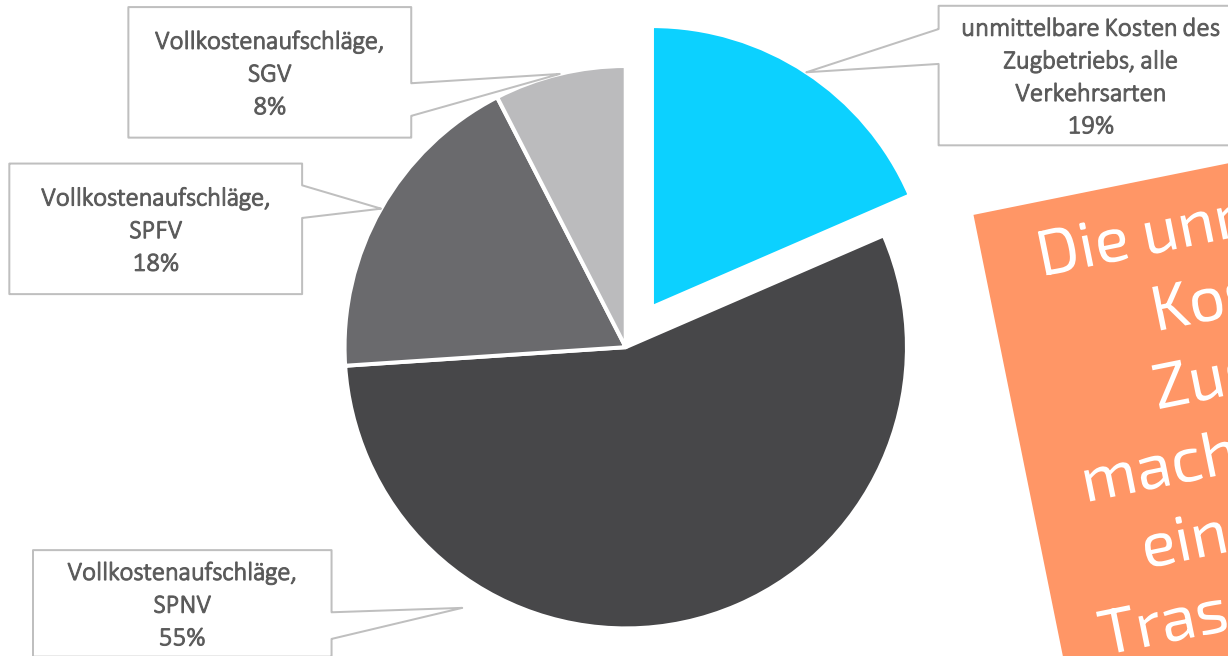
Wie wird Schieneninfrastruktur bezahlt?



hellblau: Deckung durch Trassenentgelte

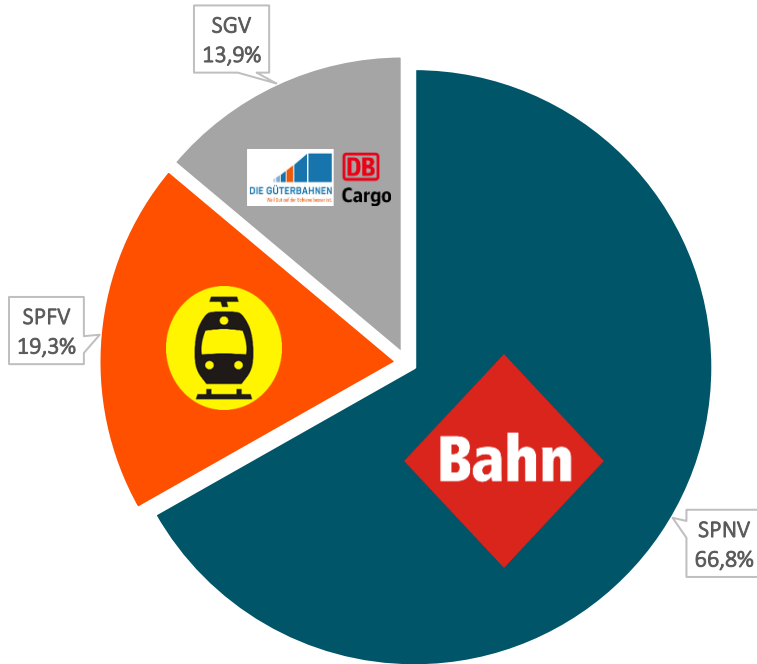
(nicht maßstäblich!!)

Verhältnis Grenzkosten / Vollkosten



Die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs machen heute nur ein **Fünftel** der Trassenpreise aus!

Umsätze aus Trassenentgelten (2019)



Etwa zwei Drittel der Trassenentgelte der deutschen Betreiber der Schienenwege stammen aus dem SPNV.

Grundlagen der Trassenpreisbildung nach ERegG

- Neben die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs treten Vollkostenaufschläge
 - Aus beiden MUSS der Betreiber der Schienenwege (BdS) alle Kosten des Mindestzugangspakets decken (§31 Abs. 1).
- uKZ müssen gedeckt werden, zuzüglich einer Rendite, „*die der Markt tragen kann*“ (§ 36 Abs. 2)
- Trassenpreise müssen *mindestens* nach den drei Verkehrsarten getrennt ausgewiesen werden, weitere Segmentierungen sind möglich
- BdS unterliegt einer komplexen Anreizregulierung (§§ 25-30)
- Verzinsung des eingesetzten Kapitals (Anlage 4) umstritten (tatsächliche Marktrisiken des bundeseigenen BdS vs. Art 87 e GG?)
- „Sonderfall“ Trassenpreisbremse (§ 37 Abs. 2)

Trassenpreise im Schienengüterverkehr (2023, Auswahl, in €/Trkm)

Segment	Gesamt-entgelt	davon uKZ	davon VKA	Anteil VKA am Gesamt-entgelt
Standard	3,14	1,496	1,644	52,5%
Standard Express	5,14	1,496	3,644	70,9%
Güter-nahverkehr	2,09	0,925	1,165	55,7%
Gefahrgut	3,84	1,496	2,344	61,0%
Lokfahrt	1,85	0,714	1,136	61,4%

Trassenpreise im Schienenpersonenfernverkehr (2023, Auswahl, in €/Trkm)



Segment	Gesamtentgelt	davon uKZ	davon VKA	Anteil VKA am Gesamtentgelt
Nacht	2,76	1,146	1,614	58,5%
Charter/Nostalgie	2,83	0,763	2,076	73,4%
Punkt-zu-Punkt	3,64	1,146	2,494	68,5%
Metro Tag min (bis 100 km/h)	5,87	1,146	4,724	80,5%
Metro Tag mittel (120 km/h)	8,44	1,146	7,294	86,4%
Metro Tag max (ab 160 km/h)	13,57	1,146	12,424	92,1%
Leer-/Lokfahrt	2,76	0,714	2,046	74,1%

Trassenpreise im Schienenpersonennahverkehr (2023, Auswahl, in €/Trkm)



Bahn

Segment	Gesamtentgelt	davon uKZ	davon VKA	Anteil VKA am Gesamtentgelt
Lastfahrt Brandenburg	6,048	0,763	5,285	87,4%
Leerfahrt Brandenburg	3,519	0,714	2,805	79,7%
Lastfahrt Hamburg	5,222	0,763	4,459	85,4%
Leerfahrt Hamburg	3,195	0,714	2,481	77,7%
Lastfahrt Rheinland-Pfalz	5,639	0,763	4,876	86,5%
Leerfahrt Rheinland-Pfalz	3,214	0,714	2,500	77,8%

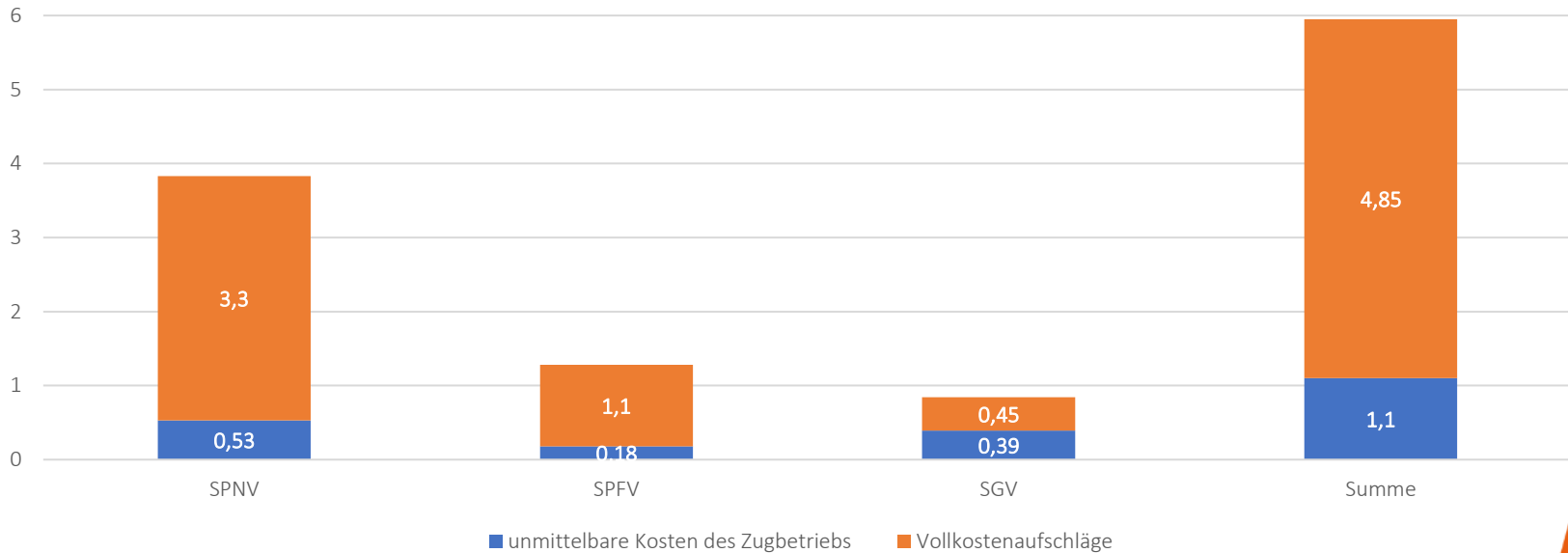
Vollkostenaufschläge einfach streichen?

- Ganz so einfach ist es nicht!

- sachlich begründete Preisdifferenzierungen erhalten
 - im SPFV: Tageslinienverkehr vs. Nachtzug u.a.
 - im SGV: Gefahrgut- vs. Standardzug u.a.
- Streichen der Vollkostenaufschläge im SPNV möglich:
 - heutige Differenzen zwischen den Bundesländern „historisch gewachsen“, nicht sachlich begründet
 - ggf. Migration über einige Jahre
- Verwerfungen zwischen den Verkehrsarten vermeiden

Abschätzung Finanzierungsvolumen beim Übergang zum Grenzkostenprinzip (I)


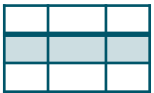


Trasseneinnahmen heute (in Mrd. €, Schätzwerte)



Abschätzung Finanzierungsvolumen beim Übergang zum Grenzkostenprinzip (II)

theoretisch zu finanzieren: sämtliche Vollkostenaufschläge	4,85 Mrd. €
abzüglich: heutige Trassenpreisförderung im SGV	0,35 Mrd. €
abzüglich: heutige Trassenpreisförderung im SPFV (kommt zu 98% DB Fernverkehr zugute)	0,55 Mrd. €
separat zu betrachten: VKA im SPNV	3,3 Mrd. €
verbleiben zu finanzieren	0,65 Mrd. €

Politische Forderungen

1. Trassenpreisförderungen im SPfV und SGV fortsetzen
2. Bis Ende der Legislaturperiode Übergang zum Grenzkostenprinzip für **alle** Verkehrsarten finanziell absichern und umsetzen:
 1. Einigung zwischen Bund und Ländern über künftige Regionalisierungsmittelbedarfe erreichen 
 2. künftige Trassenpreisstruktur erarbeiten 
 3. dabei Anreizregulierung neu fassen 
 4. Verzinsungsanspruch absenken 



MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Dr. Matthias Stoffregen
Geschäftsführer mofair e.V.
Reinhardtstraße 46
10117 Berlin
Fon +49 30 53 14 91 47- 0

