



Bundesnetzagentur

# Entwicklung einer Anreizregulierung im Eisenbahninfrastruktursektor

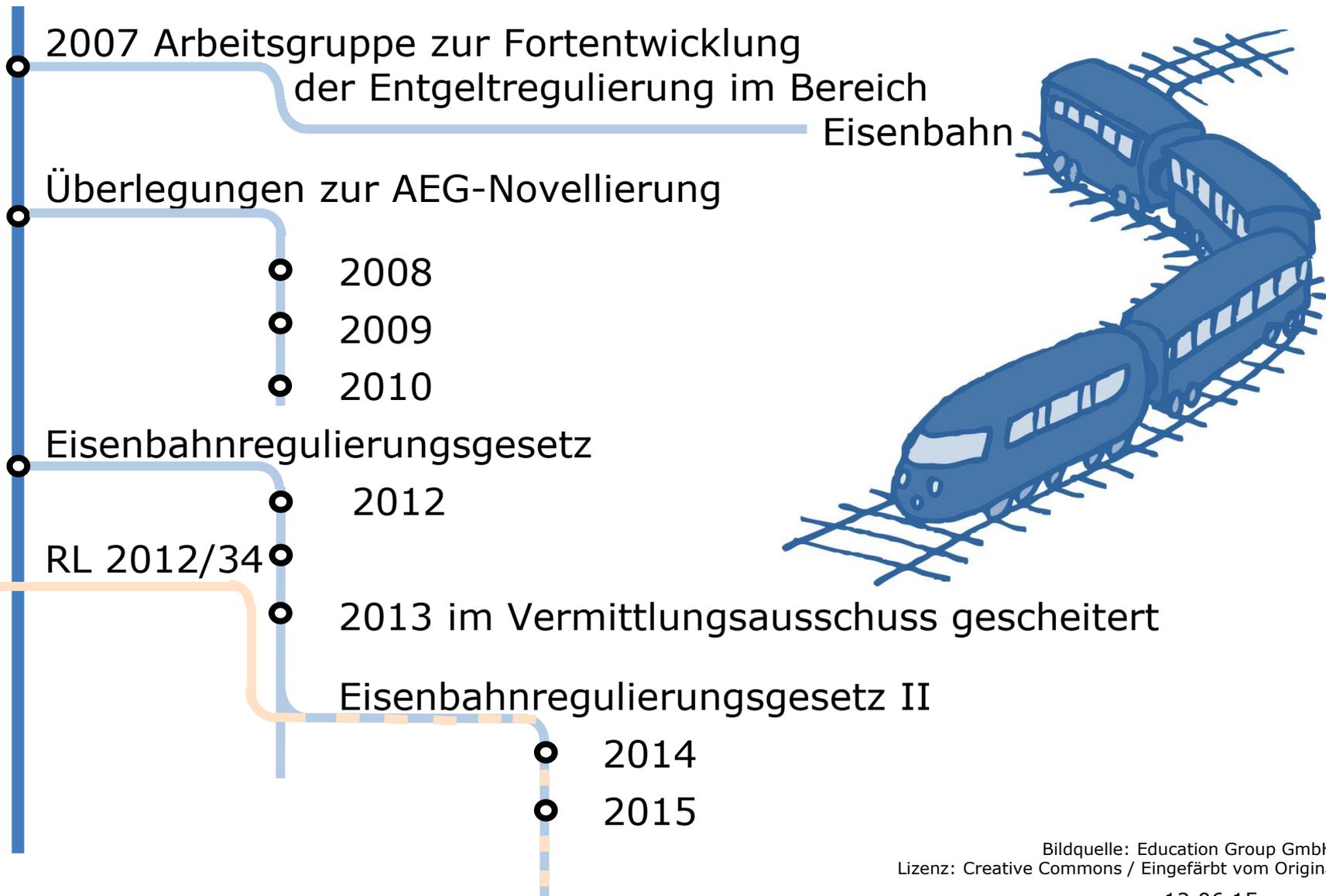
Kirsten Rüther, Bundesnetzagentur

Konferenz "Verkehrsökonomik und -politik"

Berlin, 12.06.2015



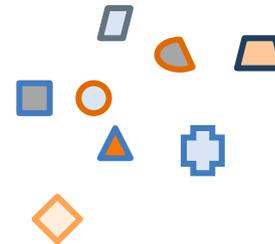
[www.bundesnetzagentur.de](http://www.bundesnetzagentur.de)



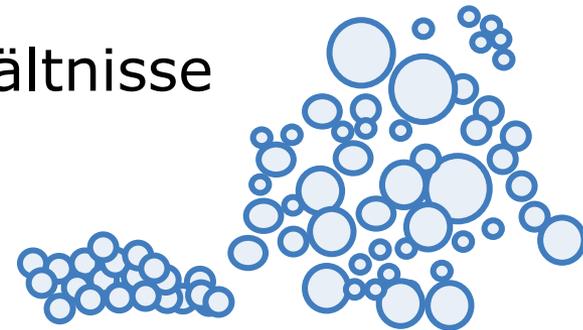


Quelle: Prof. Dr. Christian von Hirschhausen, Präsentation 2005

- Heterogenität des Sektors



- Unterschiedliche Größenverhältnisse regulierter Unternehmen



- Verschiedene Quellen der Kostendeckung



Eigenmittel  
vertraglich  
vereinbart



Nicht vertraglich  
vereinbarte  
Eigenmittel



Zuwendungen  
vertraglich  
vereinbart



Nicht vertraglich  
vereinbarte  
Zuwendungen



- Schienenwege
- Rund 150 Betreiber
- 1 Mrd. Trkm vs. 22 Trkm



- Personenbahnhöfe
- Rund 100 Betreiber
- 140 Mio. vs. 12 Halte



- Häfen
- Rund 100 Betreiber
- 40 Mio. t vs. 3.000 t



- Abstellgleise
- Rund 200 Betreiber



- Güterbahnhof /-terminal
- Rund 250 Betreiber
- 2 Mio. TEU vs. 51 TEU



- Rangierbahnhöfe
- Rund 60 Betreiber



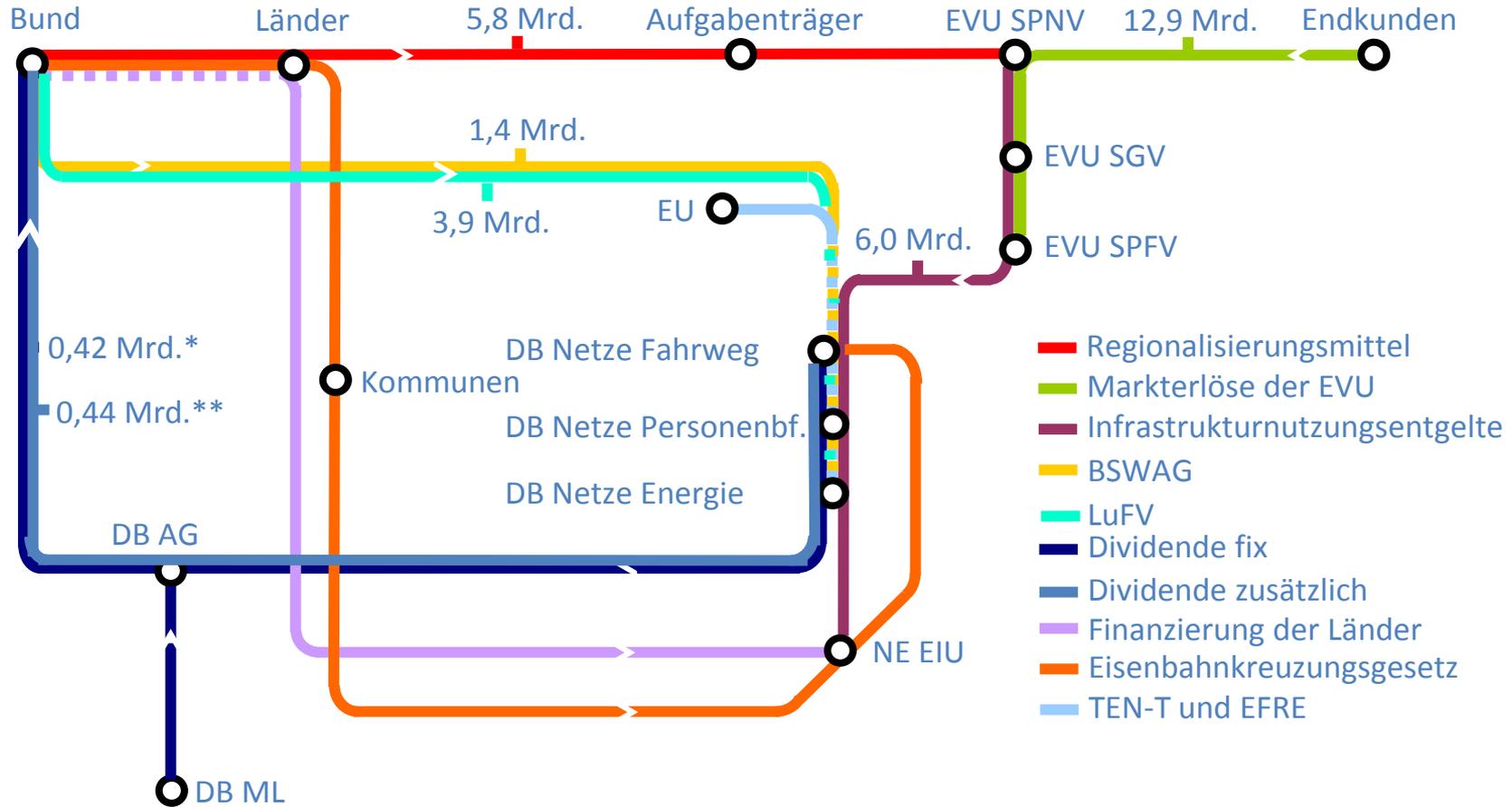
- Wartungs-, andere techn. Einrichtungen
- Rund 180 Betreiber



- Brennstoffaufnahme
- Rund 100 Betreiber

Quelle: Marktbeobachtung Bundesnetzagentur 2014; diverse Publikationen

# Wesentliche Finanzströme im Eisenbahnsektor



\* Nicht zweckgebundene Dividende      \*\* Zweckgebundene Dividende

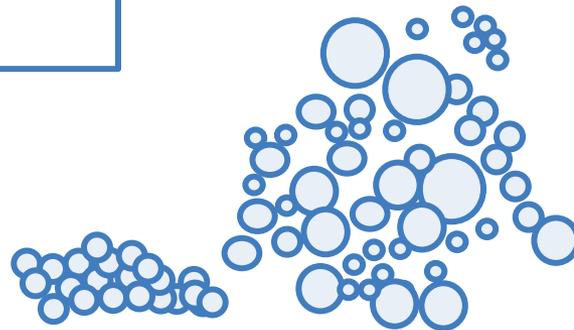
Quelle: Marktbeobachtung Bundesnetzagentur 2014; diverse Publikationen



- Unterschiedlicher Entgeltmaßstab.
- Anreizregulierung für Betreiber der Schienenwege und Personbahnhöfe.
- Kostenzuschlagsregulierung für weitere Serviceeinrichtungen.
- Sonderregelung für Wartungseinrichtungen.

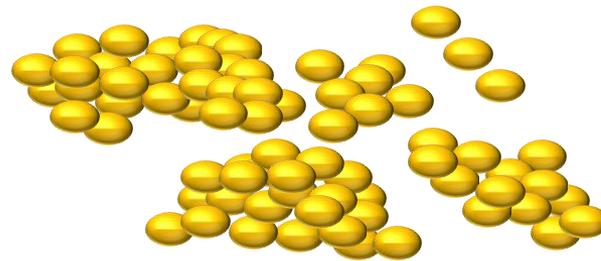
Unterschiedliche  
Größenverhält-  
nisse regulierter  
EIU.

Ggf. Möglichkeit von  
Ausnahmetatbeständen,  
wenn eine Beeinträchtigung  
des Wettbewerbs nicht zu  
erwarten ist.



Kostendeckung  
erfolgt über  
unterschiedliche  
Quellen.

- Nebeneinander von vertraglichen Vereinbarungen und gesetzlichen Regelungen.
- Über Entgelte werden die Kosten gedeckt, die nicht anderweitig finanziert werden.



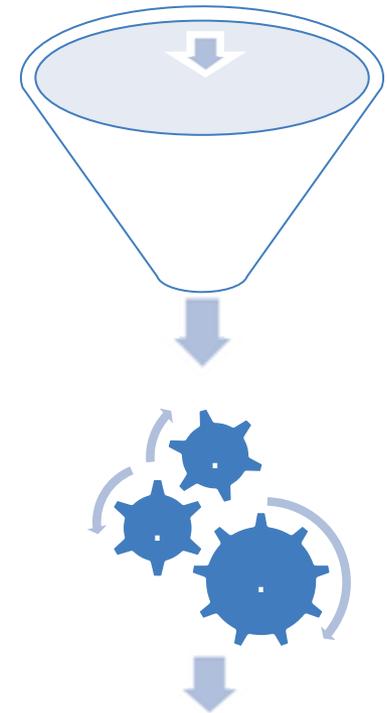
- Für BdS = Kosten, die zur Erbringung des Mindestzugangspakets anfallen.

- Für BvPbf = Kosten in Zusammenhang mit Halten und damit verbundenen Leistungen.

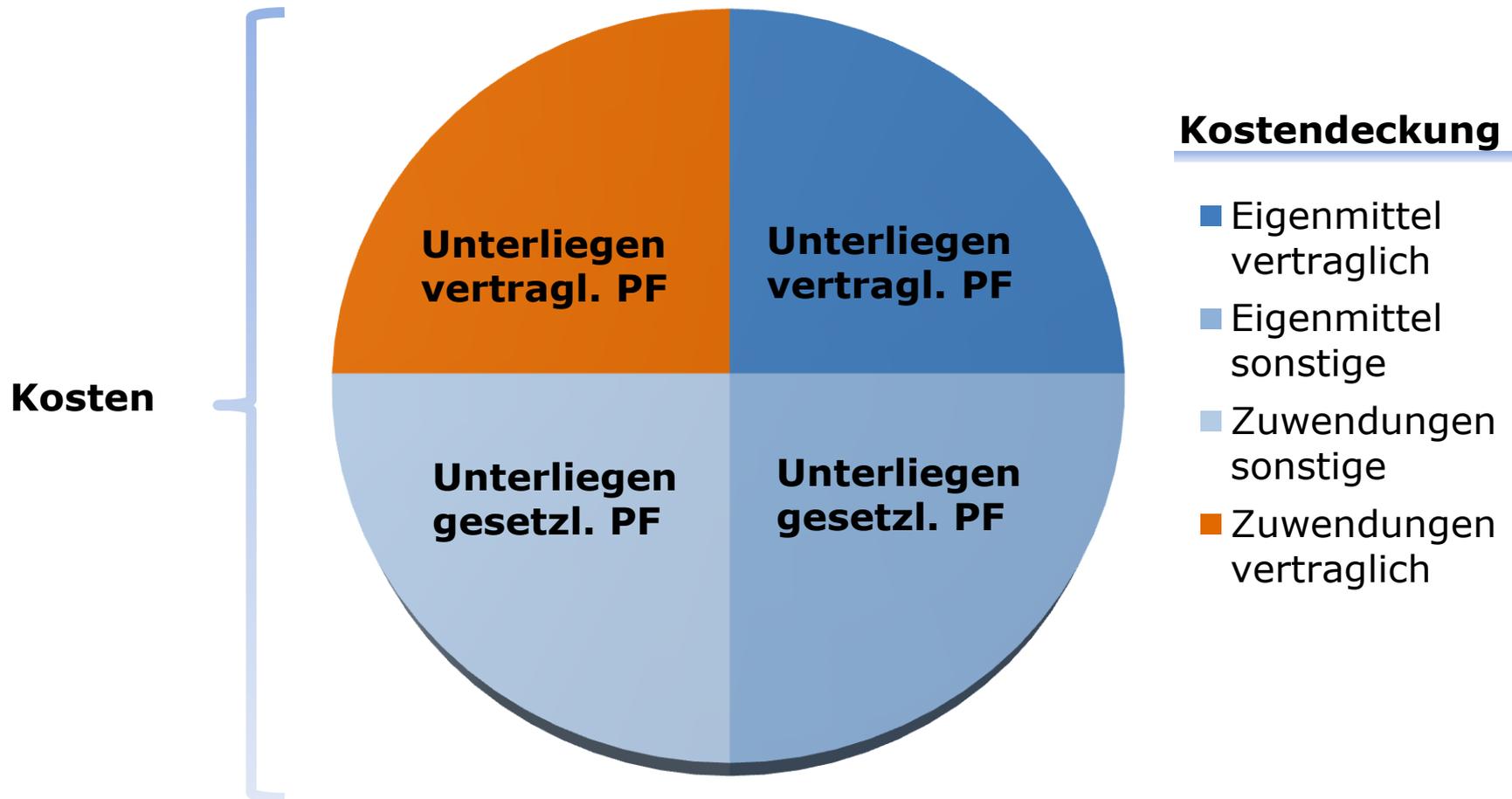
- Zuwendungen
- Erzeugerpreisindex
- Produktivitätsfortschritt → gesetzlich  
→ vertraglich
- Qualitätsvorgaben → gesetzlich  
→ vertraglich

- Die Kosten der Betreiber der Schienenwege, der Betreiber von Personenbahnhöfen, die über Entgelte gedeckt werden.

Ausgangsniveau der Gesamtkosten



Obergrenze der Gesamtkosten



Der Produktivitätsfortschritt wird in Abhängigkeit davon differenziert, welche Kosten und deren Deckung vertraglich geregelt sind.

## Mit vertraglicher Vereinbarung



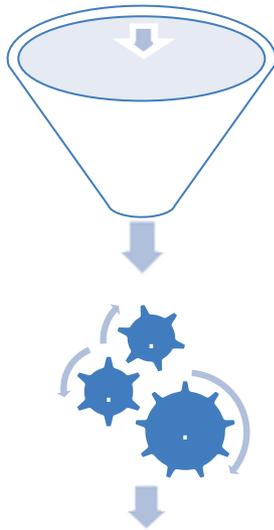
- Die Sicherung der Qualität erfolgt über die Regelungen der vertraglichen Vereinbarung.

## Ohne vertragliche Vereinbarung



- Die Sicherung der Qualität erfolgt über die gesetzlich geregelte Qualitätsregulierung.

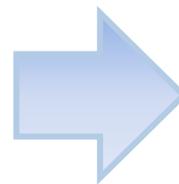
Ausgangsniveau  
der Gesamtkosten



Obergrenze der  
Gesamtkosten

=

Die Kosten der Betreiber der Schienenwege, der Betreiber von Personenbahnhöfen, die über Entgelte gedeckt werden.



## Ausnahmeregelungen

- Individuelle Überprüfung, ob Obergrenze eingehalten werden kann.
- Berücksichtigung unvorhergesehener Mehrbelastungen

Dient zur Begrenzung der zu genehmigenden Entgelte, nicht zur Begrenzung des zu erzielenden Umsatzes.



# Vielen Dank!

Kirsten Rüter

Bundesnetzagentur, Abteilung Eisenbahnregulierung

[Kirsten.Ruether@Bundesnetzagentur.de](mailto:Kirsten.Ruether@Bundesnetzagentur.de)