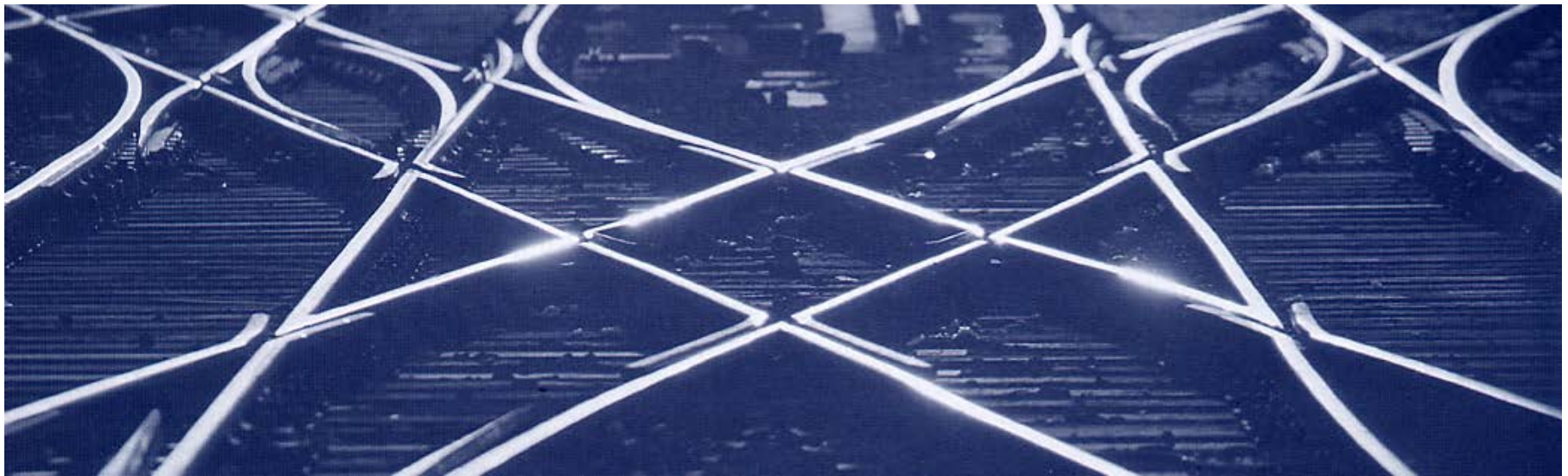


Halbierung der Trassenpreise: Folgen für die staatliche Finanzierung und die Struktur der Trassenpreise

Andreas Brenck, IGES Institut GmbH

Kay Mitusch, Karlsruher Institut für Technologie (KIT) und IGES Institut GmbH

Konferenz Verkehrsökonomie und –politik
Berlin, 30.6.2017



Agenda

1. Vorschlag und finanzielle Konsequenzen
2. Ziel und Anforderungen:
Interessen und Sichtweisen der Akteure
3. Mehr Verkehr auf die Schiene – und die Folgen für
die Trassenpreisstruktur
4. Fazit

Agenda

1. Vorschlag und finanzielle Konsequenzen
2. Ziel und Anforderungen:
Interessen und Sichtweisen der Akteure
3. Mehr Verkehr auf die Schiene – und die Folgen für
die Trassenpreisstruktur
4. Fazit

Ziele und Grundansatz

Hintergründe der Diskussion

- Klare Verfehlung / Gefährdung der Verlagerungsziele
- Förderung der Branche
- Anpassung der Trassenpreise (EU Recast)

Ziel

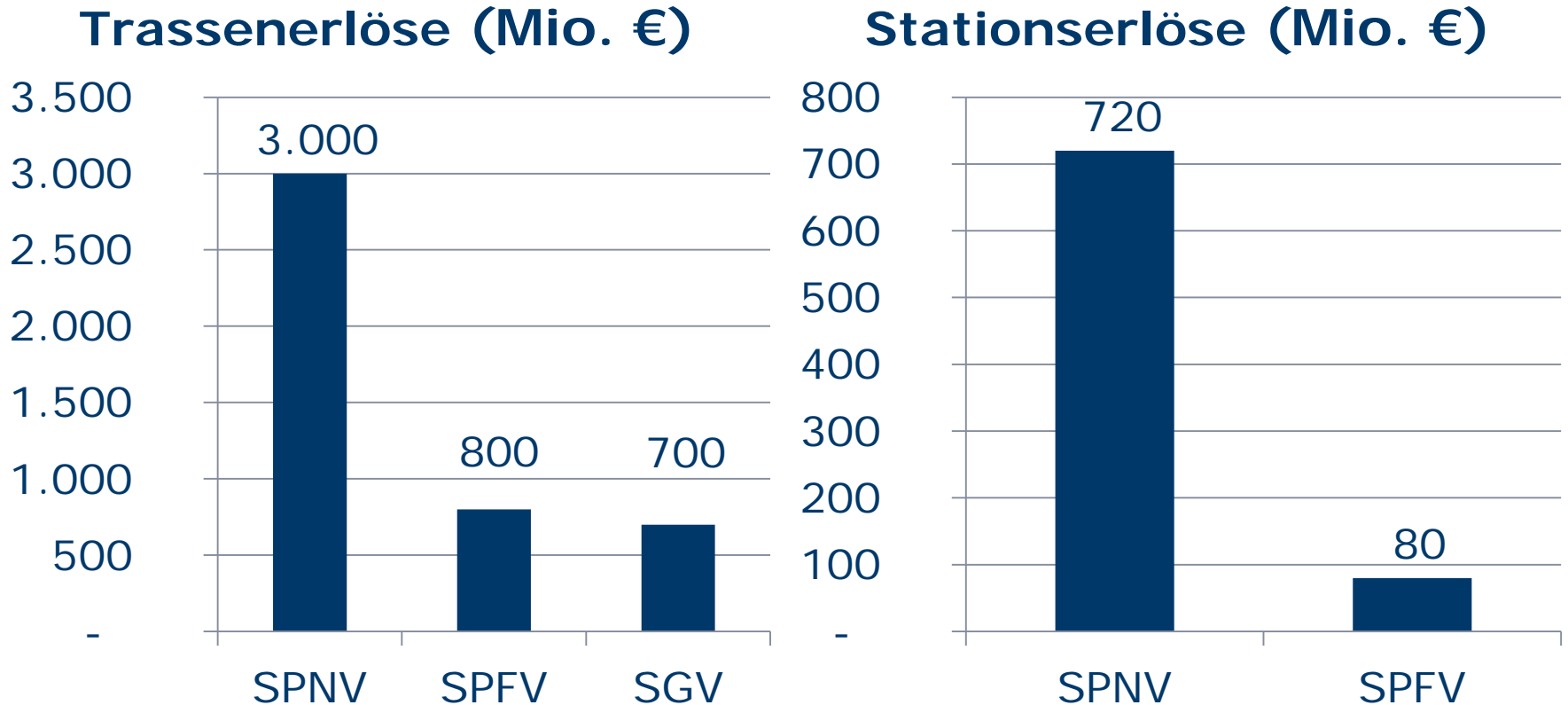
- Reduzierung der Trassenpreise schafft Anreiz und Möglichkeit einer Verlagerung auf die Schiene

Grundansatz

- Trassen- und eventuell Stationspreise deutlich absenken („Halbierung“)
- Kompensation der Bundes-EIU für Erlösminderung
- Kompensation erfolgt durch Bund

Ausgangspunkt:

Bisherige Erlöse aus Trassen- und Stationspreisen (Mio. €)



Gesamterlöse: 4.500 Mio. € + 800 Mio. € = 5.300 Mio. €

Halbierung der Trassen- und Stationspreise

- Bei gegebenem Mengengerüst: Halbierung der Erlöse pro Jahr
 - Trassenerlöse: -2.250 Mio. €
 - Stationserlöse: -400 Mio. €
 - **Gesamt: -2.650 Mio. €**
- Absolute Obergrenze der finanziellen Kompensation durch den Bund

- Zum Vergleich: Derzeitige Zahlungen des Bundes
 - Bundes-EIU (LuFV II): 3.900 Mio. € (Durchschn. 2015-19)
 - Regionalisierungsmittel: 8.200 Mio. € (Dynam.: 1,8%)

- Halbierung der Trassen- und Stationspreise führt im Extremfall zu einer Erhöhung der Bundeszuschüsse um ca. 22%

Entlastung des Bundes I

Absenkung der Regionalisierungsmittel

- Einsparung SPNV bei Halbierung Trassen- und Stationspreise: ca. 1.860 Mio. €
- Äquivalente Absenkung der Regionalisierungsmittel?
 - Wäre finanziell neutral für Länder
aber: Einsparmöglichkeiten bei Zusatzverkehren
 - Mögliche Nachteile durch zunehmende Kapazitätsengpässe, insb. in Knoten
 - Annahme: Die Länder stimmen einer Absenkung um knapp mehr als 80% des Betrags zu, nämlich um 1.500 Mio. €
 - ➔ Folge: Reg-Mittel sinken von 8.200 auf 6.700 Mio. €
- ➔ **Obergrenze der finanziellen Kompensation durch Bund: 1.150 Mio. € statt 2.650 Mio. €**

Entlastung des Bundes II

Entlastungseffekte für den Bund durch Mehrverkehre

- Erlössteigerung durch Mehrverkehr (Böttger, 2017):

	Rel. Zunahme Tr-km	Änderung Erlöse
SPNV	+ 1,1 %	ca. 17 Mio. €
SPFV	+10,0 %	ca. 48 Mio. €
SGV	+15,1 %	ca. 58 Mio. €
Gesamt	+5,7 %	ca. 120 Mio. €

- Falls Regionalisierungsmittel nicht 1:1-gekürzt werden:
Möglicher zusätzlicher Mehrverkehr, mitfinanziert durch Fahrgeldeinnahmen → zusätzl. Trassenerlöse bis 120 Mio. €
→ Zusätzliche Einnahmen 120 bis 240 Mio. €
→ **Obergrenze der finanziellen Kompensation durch Bund: 910 - 1.030 Mio. € statt 2.650 Mio. €**

- **Bisherige Abschätzungen der Verkehrseffekte sind bestenfalls kursorisch**
 - Elastizitätskonzept fragwürdig und empirisch „dünn“
 - Mittel- bis langfristige Effekte sind üblicherweise deutlich höher (selbst bei Elastizitätsbetrachtung)
 - ➔ Verkehrsmodellierung dringend erforderlich
- Höhere Profitabilität der Transportsparten der DB AG
 - höhere Dividendenzahlungen an den Bund
 - Anmerkung: Die Gewinne der Infrastruktursparten sinken nicht, wenn fallende Trassen- und Stationspreise vollständig vom Bund kompensiert werden (Annahme)
- Eventuell steuerliche Effekte

Agenda

1. Vorschlag und finanzielle Konsequenzen

2. Ziel und Anforderungen:
Interessen und Sichtweisen der Akteure

3. Mehr Verkehr auf die Schiene – und die Folgen für
die Trassenpreisstruktur

4. Fazit

Interessen und Sichtweisen

DB AG

- + Zusatzverkehr
- +/- Kompensationsunsicherheit
- Wettbewerbsintensivierung

Bund

Noch unklar
Masterplan SGV
signalisiert aber
generelle
Bereitschaft

Intramodale Wettbewerber

- + Wettbewerbsposition
intermodal

Länder

- + Mehrverkehr SPNV
- +/- Verhandlung RegG
- Engpässe

Intermodale Wettbewerber

- Wettbewerbsverzerrung

Verbände

Allianz pro Schiene, NEE,
Bahnindustrie, Mofair,
BAG SPNV, VCD, VDV,
VPI, EVG
+ Wettbewerbsposition
Bahn

Anmerkungen zu Effekten

- Die Halbierung der Zugangspreise wirkt in ihrer Anreizfunktion vor allem über zwei Faktoren
 - Wettbewerbsdruck
 - Wären alle Trassen- und Stationspreise konzerninterne Verrechnungspreise wäre das Verhalten der Transport-Sparten zumindest teilweise unabhängig von den Zugangspreisen
 - Verschärfung des intermodalen Wettbewerbs
 - Anreiz der Aufgabenträger zum SPNV-Ausbau
- Fraglich Faktoren
 - Vermarktungsanreiz von Trassen / Diskriminierungsanreiz
 - Anreize zur Instandhaltung?

Agenda

1. Vorschlag und finanzielle Konsequenzen
2. Ziel und Anforderungen:
Interessen und Sichtweisen der Akteure
3. Mehr Verkehr auf die Schiene – und die Folgen für
die Trassenpreisstruktur
4. Fazit

Preisaufschläge für Netzungpässe

- Wenn – wie erhofft – die Senkung der Trassenpreise zu Mehrverkehr auf der Schiene führt, werden Netzungpässe deutlicher hervortreten als bisher
- Trassenpreis-Aufschläge an Netzungpässen müssen dann zur Regel werden, auch wenn dies nach EU-Vorgaben Pläne zur Erhöhung der Netzkapazitäten erfordert
- Knappheitspreise sind ökonomisch Bestandteil der Grenzkosten: Wenn mehr Grenzkostenbestandteile in die Netzentgelte aufgenommen werden, reduziert dies die Vollkostenaufschläge
- Daher: die Preisstruktur muss intelligenter werden ...

Externe Effekte und die Trassenpreisstruktur

- Externe Effekte des Schienenverkehrs: Lärm, Überfüllung an Engpässen
- Optimale Ramsey-Preise bei externen Effekten nach Oum und Tretheway 1988 (i steht für ein Marktsegment):

$$\frac{P_i - GK_i - \frac{1}{1+\lambda}EGK_i}{P_i} = \frac{-\lambda}{1+\lambda} \frac{1}{Elast_i}$$

- Mit abnehmendem Finanzierungsbedarf fällt λ
- Damit werden auf der linken Seite der Gleichung die externen Grenzkosten (EGK) stärker berücksichtigt (wenn auch nie so stark wie die internen Grenzkosten (GK))
- Das heißt: Die „halbierten“ Trassenpreise sollten externe Effekte relativ stärker berücksichtigen als die heutigen Trassenpreise

Agenda

1. Vorschlag und finanzielle Konsequenzen
 2. Ziel und Anforderungen:
Interessen und Sichtweisen der Akteure
 3. Mehr Verkehr auf die Schiene – und die Folgen für
die Trassenpreisstruktur
4. Fazit

Fazit

- Gegenwärtig sind die meisten Fragen der „Halbierung des Trassenpreises“ noch offen (Wirkungen, rechtlich-organisatorische Umsetzung usw.)
- Durch den aktuellen Vorschlag eines neuen TPS sind „Details“ in den Vordergrund gerückt
- Erforderlich ist aber tatsächlich auch und vor allem eine systematische Diskussion
 - des Umfangs der Nutzerfinanzierung der Schieneninfrastruktur
 - der verkehrsträgerübergreifenden Infrastrukturfinanzierung durch den Staat
 - der Möglichkeiten der Verlagerung
- Die Diskussion um die „Halbierung der Trassenpreise“ umfasst genau diese Aspekte

Literatur

- Allianz pro Schiene (2017): Breites Bündnis fordert Halbierung der Schienenmaut. Pressemitteilung vom 16. Mai 2017.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg., 2017): Masterplan Schienengüterverkehr. Berlin, 2017.
- Böttger, Chr. (2017): Konzept zur Halbierung der Trassenpreise, Expertise. Berlin, Januar 2017.
- Bundesnetzagentur (2016): Marktuntersuchung Eisenbahnen 2016. Bonn 2016.
- Leister, H. (2015): Halbierung der DB-Trassenpreise: eine reale Option für 2015. In: Eisenbahn-Revue International, 2013, S.255-258.
- Oum, T. H. / Tretheway, M.: Ramsey Pricing in the Presence of Externality Costs. In: Journal of Transport Economics and Policy, 1988, S.307-317.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Ansprechpartner

Dr. Andreas Brenck
IGES Institut GmbH
Email: andreas.brenck@iges.com

Prof. Dr. Kay Mitusch
Karlsruher Institut für Technologie (KIT) und IGES Institut GmbH
Email: Mitusch@kit.edu

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin

www.iges.com