



Bundesnetzagentur

Die Revision der Entgeltbildungssystematik

Dr. Anne Steinmann, Leiterin Referat 705 - Entgelte
Workshop Eisenbahnrecht „Eisenbahnregulierung im Wandel“
Berlin, 12. Juni 2015



www.bundesnetzagentur.de



1. Rollenverständnis der Bundesnetzagentur

2. Normative Grundlage der Entgeltbildungssystematik

3. Herausforderungen bei der Erstellung des TPS

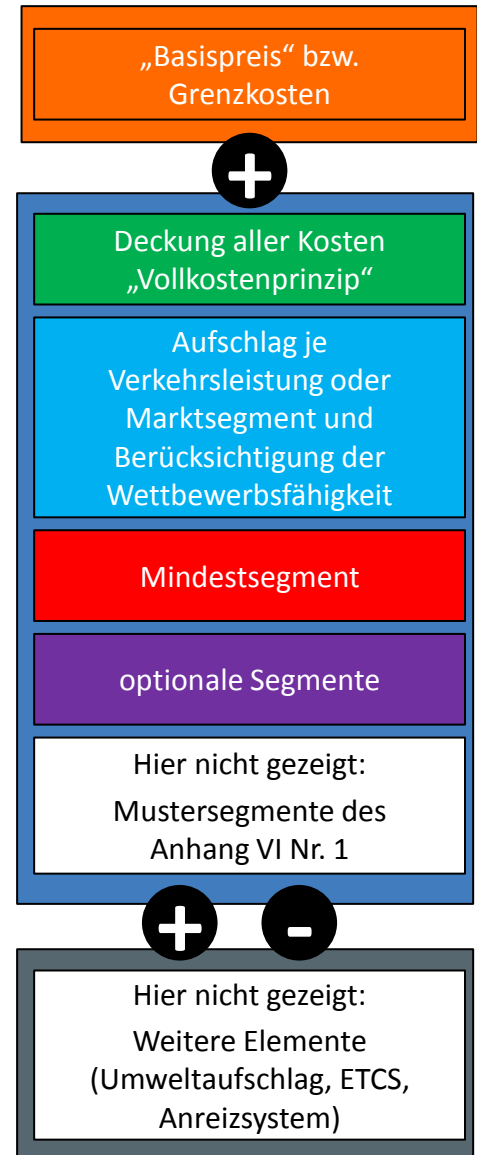
4. Nahverkehr

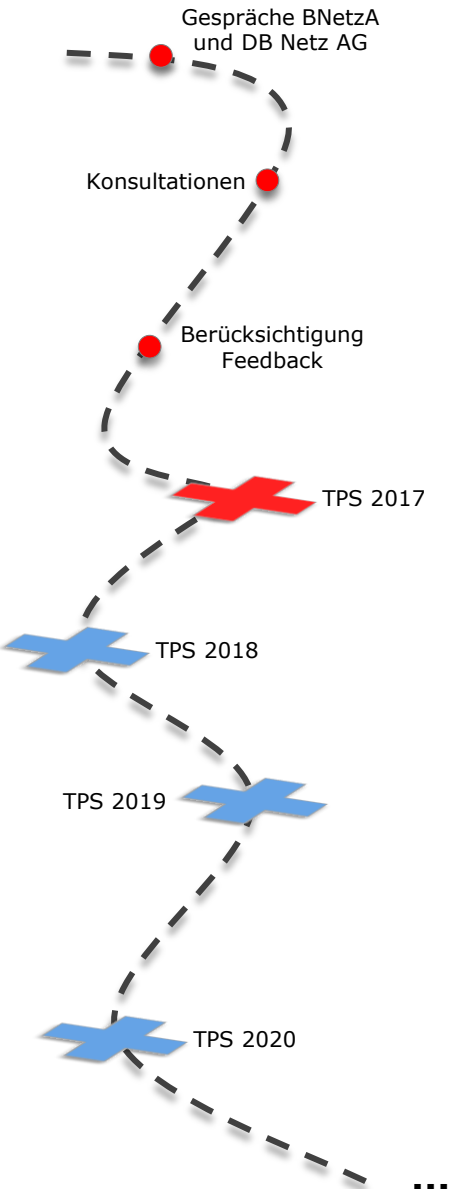


Alle Beteiligten tragen mit der umfangreichen Nutzung der Einflussnahme auf die Gestaltung des Preissystems zu einem möglichst schlüssigen und marktgerechten Preissystem bei.

Komponenten des TPS anhand der EU-RL 2012/34

- Art. 31 (3) [...] das Entgelt für das Mindestzugangspaket [...] **in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.**
Art. 32 (1) **Um eine volle Deckung der [...] entstehenden Kosten zu erhalten,** kann ein Mitgliedstaat, sofern der Markt dies tragen kann, Aufschläge [...] erheben, **wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. [...]**
- [...] Die Liste der von den Infrastrukturbetreibern festgelegten Marktsegmente umfasst mindestens die drei folgenden Segmente: **Güterverkehrsdienste, Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags und andere Personenverkehrsdienste.**
- Die Infrastrukturbetreiber können Marktsegmente je **nach Art der Güter- oder Personenbeförderung weiter untergliedern.** [englischer Richtlinien text abweichend: Infrastructure managers may further distinguish market segments according to **commodity or passengers transported.**]





Weg zum TPS 2017

- Zersplitterung des Preissystems wird mit der von der DB Netz AG vorgeschlagenen Marktsegmentierung vermieden
- Trotz Problematik bei der Erkennung von Interessen der Nachfrager von Verkehrsleistungen musste die DB Netz AG Wege für die Ableitung dieser Interessen finden

Zukünftige Weiterentwicklung

- Aus Sicht der BNetzA wird zukünftig für die EVU das Eigeninteresse an Informationsverbreitung steigen, damit sich erforderliche, neue Marktsegmente ergeben können, die die Marktbedingungen ggf. besser darstellen
- Aus Sicht der Bundesnetzagentur ist für zukünftige Weiterentwicklungen besonders im Bereich der Preiselastizitäten noch Raum
- Wichtiger Baustein hierfür ist der Austausch mit den Marktteilnehmern, welcher den Marktteilnehmern erlaubt, mit eigenem Input die Gestaltung des TPS zu beeinflussen



1.

Tragfähigkeit im SPNV

Argumentation für geringe Entgelte im SPNV bei einem Preisbildungskonzept nach Ramsey-Boiteux

- Keine Tragfähigkeit des SPNV aufgrund der erheblichen Zuwendungen des Bundes

Argumentation für hohe Entgelte im SPNV bei einem Preisbildungskonzept nach Ramsey-Boiteux

- „Unendliche“ Tragfähigkeit des SPNV aufgrund der erheblichen Zuwendungen des Bundes

Sicht BNetzA:

- Ausschlaggebend ist die **relative Tragfähigkeit**, also das Verhältnis der Preiselastizitäten der verschiedenen Segmente zueinander
- Aufgabenträger tragen vor: Jeder zusätzliche Euro an Trassenentgelten führt zu Abbestellungen in der gleichen Höhe. Das ist eine bestimmte Ausprägung der Preiselastizität
- Besonderheiten des SPNV-Marktes sind zu berücksichtigen

2.

Differenzierung innerhalb des SPNV

These:
Die Preiselastizität einzelner Segmente des Nahverkehrs ist auch in einem Aufgabenträgergebiet unterschiedlich

„Wie viel Leistung bestellen Sie als Aufgabenträger bei einem Umlandverkehr ab und wie viel Leistung bestellen Sie als Aufgabenträger bei dem Zentrumsverkehr ab, wenn die Preissteigerung identisch ist?“

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr. Anne Steinmann
Referat 705 – Entgeltregulierung
anne.steinmann@bnetza.de
Tel: 0228 / 147050