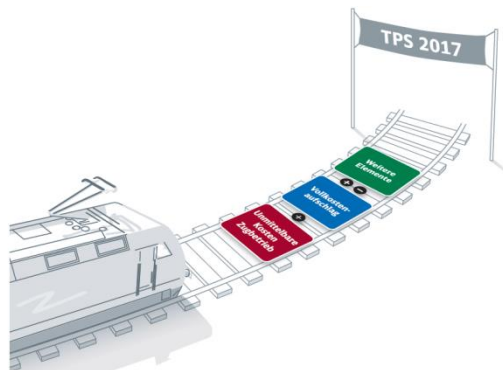


Das geplante Trassenpreissystem der DB Netz AG



DB Netz AG

Mario Theis

Leiter Preise und Produkte

Wien, 29.09.2015

Weiterentwicklung des TPS ist erforderlich, da über die EU RIL 2012/34 neue Anforderung an die Entgeltbildung gesetzlich fixiert wurden

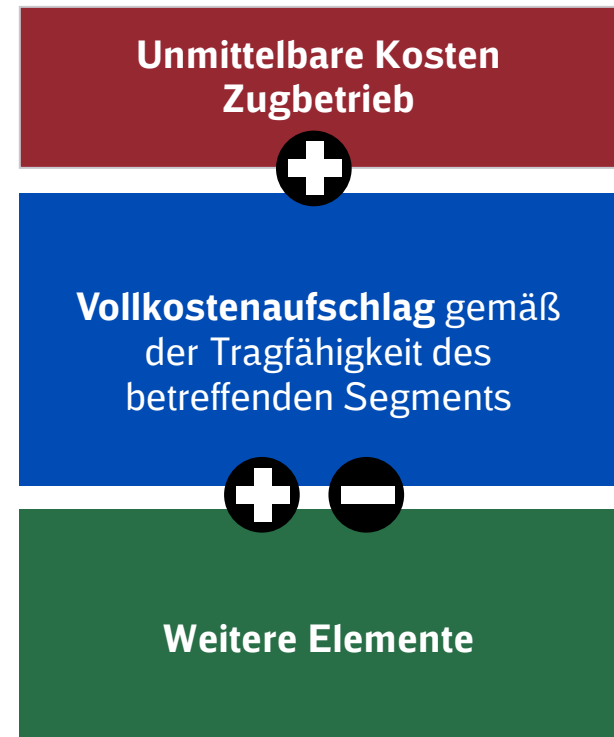
Hintergrund Weiterentwicklung TPS



Ausgangssituation

- Seit Einführung im Jahr 2001 sind **Grundstrukturen** (Streckenategorie x Produktfaktor) **unverändert**
- Durch **EU Richtlinie 2012/34 Harmonisierung des europäischen Eisenbahnmarktes** hinsichtlich **Struktur** und **Vergleichbarkeit Infrastrukturentgelte**
- **Veränderter europäischer Rechtsrahmen** gemäß **RIL 2012/34**) bis 07/2015 in **nationales Recht** umzusetzen
- **Weiterentwicklung TPS** soll **Rechtskonformität** im **neuen europäischen Rechtsrahmen** nachhaltig sicherstellen

Grundlogik gemäß RIL 2012/34



Im Fernverkehr werden die Segmente anhand der Aufkommensstärke, Durchschnittsgeschwindigkeit und Verkehrszeit gebildet

Marktsegmentierung SPFV

	06:00-20:00 Uhr*	20:00-23:00 Uhr**	23:00-06:00 Uhr
Zug verkehrt zwischen Metropolfahnhöfen	<p>Metro Tag</p> 	<p>Basic</p> 	<p>Nacht</p> 
Zug verkehrt nicht zwischen Metropolfahnhöfen	<p>Basic</p> 		



Weitere Segmente: Leer-/Lokfahrt, Charter-/Nostalgie

*Am Wochenende 09:00-20:00 Uhr

** Am Wochenende auch 06:00-09:00 Uhr

Im Nahverkehr werden die Segmente anhand der Aufkommensstärke und Verkehrszeit gebildet

Marktsegmentierung SPNV



ERegG-Entwurf:
Länder als
Marktsegmente



Weitere Segmente: Leer-/Lokfahrt, Charter-/Nostalgie

*Am Wochenende Tag/Nacht Grenze 9:00 Uhr statt 6:00 Uhr

Im **SGV** werden anhand des Charakters der Verkehre die Segmente unterschieden

Marktsegmentierung SGV

Segment

Lokfahrt	Güternahverkehr
Zug ist Lokfahrt	Verkehre < 75 km Trassenlänge UND 370 m Wagenzuglänge
Standard Zug	Gefahrgutganzzug
Kein Güternahverkehr, kein Gefahrgutganzzug, Schwerer Zug	Zug transportiert ausschließlich Gefahrgut
Schwerer Zug	
Zug mit Gewicht > 3.000 to	

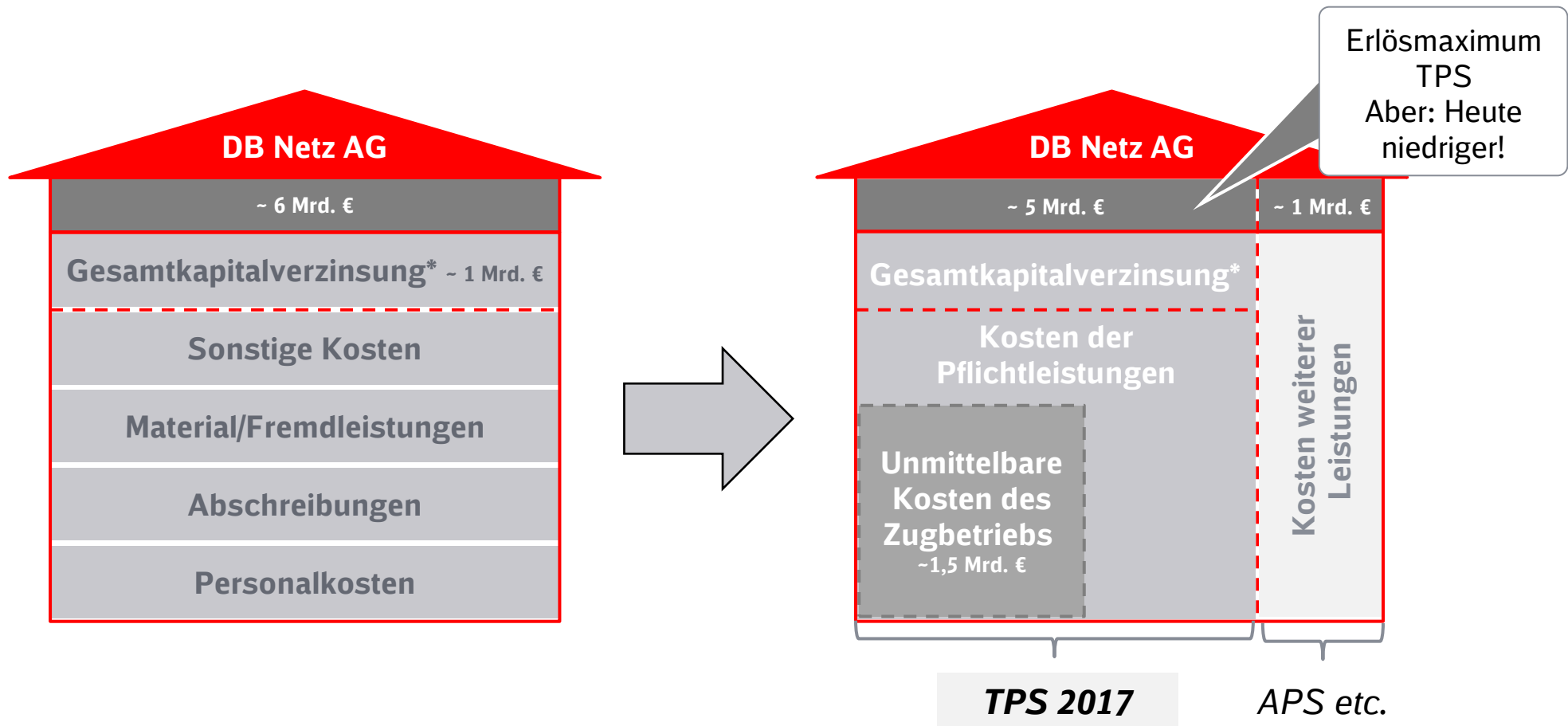
Auf-/Abschlag für mögliche Differenzierung innerhalb der Segmente



- 1 Zeitliche Flexibilität** – Flexibilität der Endkunden bezüglich zeitlicher Fahrplangestaltung
- 2 Räumliche Flexibilität** – Flexibilität der Endkunden bezüglich räumlicher Fahrplangestaltung
- 3 Priorität in betrieblicher Durchführung**

Maximales Umsatzniveau für TPS ist gesetzlich vorgegeben – Kosten der Pflichtleistung zzgl. angemessene Rendite bilden Obergrenze

Kosten der Pflichtleistung



* Höhe Zielverzinsung noch in Diskussion mit BNetzA

Zur Bemessung der Tragfähigkeiten ist die Reaktion der Endkunden bei Preisanpassungen maßgeblich

Bestimmung Tragfähigkeit

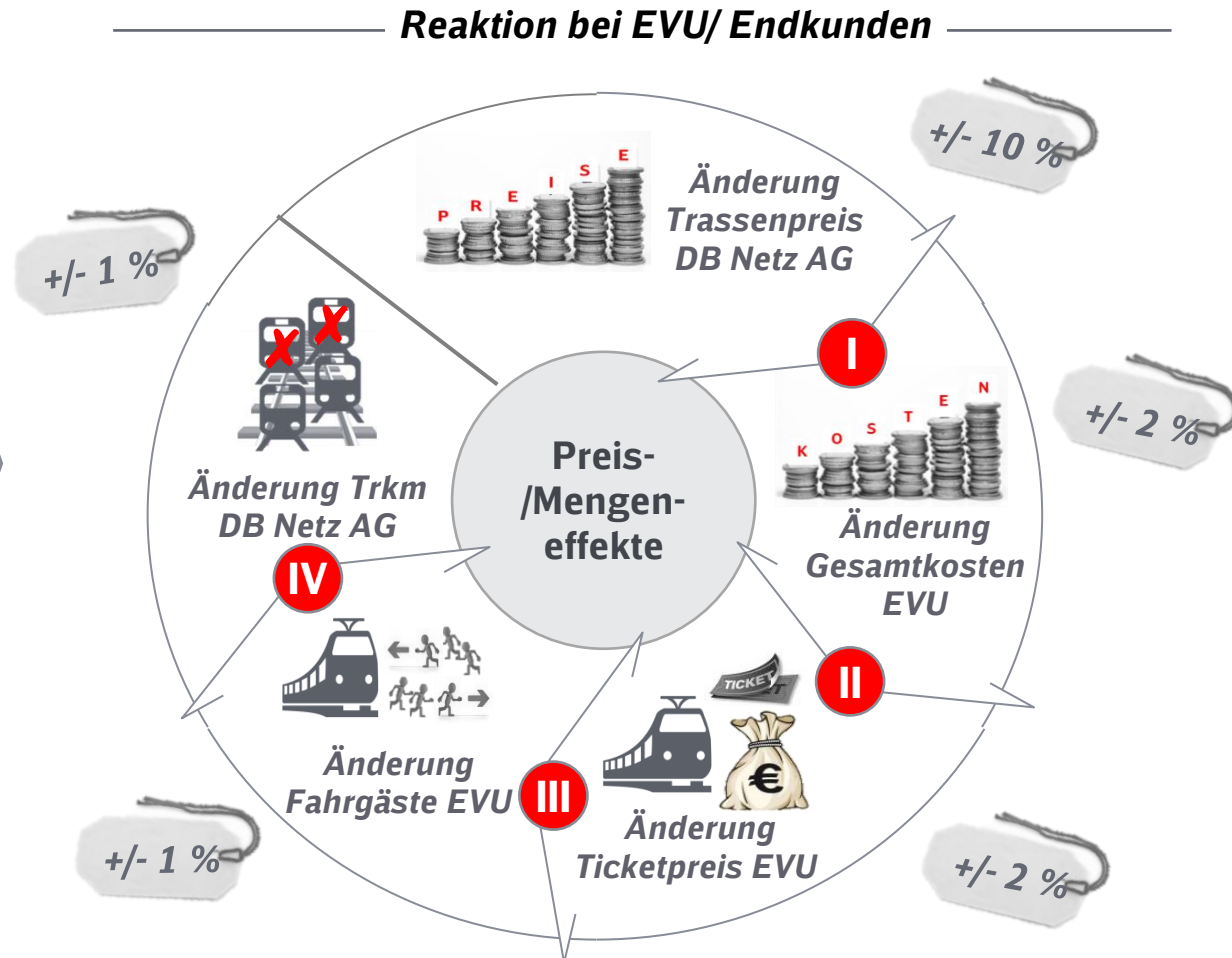
EXEMPLARISCH

Zu klärende Frage

In welchem Ausmaß ist die **Trassennachfrage** von der Höhe der **Trassenpreise** abhängig ?

Beispiel

Änderung Trassenentgelt um **10 %** durch DB Netz AG



Die Differenzierung der Tragfähigkeiten wird durch verschiedene Einflussgrößen getrieben, die transparent und valide ermittelt werden

Einflussgrößen Differenzierung Tragfähigkeiten



	SPFV	SGV	SPNV	
I Anteil Trassenkosten am Umsatz der EVU	20%	14%	29%	Marktuntersuchung BNetzA
II Durchreichquote - Weitergabe Kostensteigerung bei EVU an Endkunde	1	1	1	Keine Differenzierung
III Preiselastizität der Endkundennachfrage	Unterschiedlich je nach Segment		Keine Relevanz*	Gutachten BVU und TNS
IV Zusammenhang pkm/tkm und Trkm - Auswirkungen Endkundennachfrage auf Trassennachfrage	1	1	1	Keine Differenzierung

* Kein Treiber differenzierter Tragfähigkeiten innerhalb der Verkehrsart, weil Änderungen Trassenentgelte im SPNV zu Mehr-/Abbestellungen führen, kaum zu Änderung der Endkundenpreise

Entgeltstruktur ergibt sich aus Verhältnis der ermittelten Preiselastizitäten – Preiselastizität SPNV politisch zu bestimmen

Fiktive Zahlen

Verhältnis Aufschlag zu Preiselastizitäten

Markt-segmente	Entgelt 2013	Unm. Kosten Zugbetrieb	Aufschlag	Anteil Aufschlag an Entgelt	Elastizität Trassen-nachfrage
	■ 7,00 €	■ 2,00 €	■ 5,00 €	■ 0,71	■ 0,10
	■ 4,00 €	■ 3,00 €	■ 1,00 €	■ 0,25	■ 0,28









Anteil Aufschlag an Entgelt muss umgekehrt proportional zu Elastizität Trassen-nachfrage sein

Faktor 2,8 ✓ Faktor 2,8

Für die Entgeltdifferenzierung sind nur die relativen, nicht die absoluten Elastizitäten relevant

Änderung der Tragfähigkeit oder unmittelbarer Kosten Zugbetrieb hätte keinen Einfluss auf Erlösniveau, würde aber zu Verwerfungen führen

Szenarien: Änderung unmittelbare Kosten Zugbetrieb oder Tragfähigkeiten

Szenario	uKZ	Aufschlag Segment 1	Aufschlag Segment 2	Erlöse	Fazit
1 Absenkung unmittelbare Kosten Zugbetrieb (Annahme: Kosten der Pflichtleistungen insgesamt bleiben konstant)					<ul style="list-style-type: none"> Kein Einfluss auf Erlösniveau - Stabilität der Höhe der unmittelbaren Kosten Zugbetrieb erforderlich, um Verwerfungen zu vermeiden
2 Änderung Tragfähigkeiten (veränderte Nachfrageparameter oder neue Erkenntnisse bei real unveränderter Nachfrage)					<ul style="list-style-type: none"> Kein Einfluss auf Erlösniveau Verhältnis der Entgelte zwischen Segmenten wird beeinflusst Stabilität der Tragfähigkeiten erforderlich, um Verwerfungen zu vermeiden

Umstellung des TPS soll in Summe belastungsneutral für den Markt erfolgen – keine substantziellen Veränderungen für die Verkehrsarten

Entgeltniveau




TPS 2014

Verkehrsart	Ø-Preise in €/ Trkm
 Nahverkehr	4,62
 Fernverkehr	5,86
 Güterverkehr	2,63

Σ Trassenerlöse 4,5
Mrd. Euro

Durchschnittliche Preiserhöhung
+2 bis +2,8 % p.a.

TPS 2017

 Nahverkehr	Umstellung TPS soll in Summe und in Struktur belastungs- neutral für den Markt erfolgen
 Fernverkehr	
 Güterverkehr	

Σ Trassenpreisniveau
+2 bis +2,8 % p.a.

Die geplanten Entgelthöhen für die SGV-Segmente ergeben sich aus den unmittelbaren Kosten und Vollkostenaufschlägen

Geplante Entgelthöhen SGV

EXEMPLARISCH

Bepreisung Subsegmente später



Segment	Unmittelbare Kosten	Aufschlag Bandbreite	Bandbreite
Standard-Zug	1,82	1,03 - 1,33	2,85 - 3,15
Schwerer Zug	2,90	0,95 - 1,35	3,85 - 4,25
Gefahrgut	1,82	1,18 - 1,48	3,00 - 3,30
Güternahverkehr	1,39	0,21 - 0,36	1,60 - 1,75
Lokfahrt	1,18	0,42 - 0,57	1,60 - 1,75

Überarbeitetes TPS soll erst eingeführt werden, wenn Eisenbahnregulierungsgesetz vorliegt

Einführungsstrategie



- Einführung weiterentwickeltes TPS erst, wenn ERegG verabschiedet ist
- **Aber:** Mit einer **Verabschiedung** des **Gesetzes** ist frühestens **Ende 2015 zu rechnen** (letzte Bundesratssitzung 18.12.) - damit ist **Einführung** TPS 2017 **gefährdet**







Weiteres Vorgehen

- **Veröffentlichung** Entgelte, SNB/Entgeltgrundsätze und IT für Fortführung **TPS 2001** in **2017** im regulären Prozess
- **Stichtagsregelung: Einführung des TPS 2017 (neu)** mit verkürzten Fristen, **wenn**
 - bis spätestens zum **18.12.2015** (letzte Plenarsitzung des Bundesrats in 2015) dem **ERegG durch den Bundesrat** zugestimmt wird und
 - die **verkürzte Stellungnahmefrist** der DB-Stellungnahme zum ERegG-Entwurf **im Gesetz umgesetzt** wird

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!







Die geplanten Entgelthöhen für die SPNV-Segmente ergeben sich aus den unmittelbaren Kosten und Vollkostenaufschlägen

Geplante Entgelthöhen SPNV

	Segment	Unmittelbare Kosten	Aufschlag Bandbreite	Bandbreite
	Zentrum Tag	1,23	4,02 - 4,57	5,25 - 5,80
	Zentrum Nacht	1,23	3,37 - 3,87	4,60 - 5,10
	Umland Tag	1,23	3,42 - 3,92	4,65 - 5,15
	Umland Nacht	1,23	2,82 - 3,22	4,05 - 4,45
	Charter / Nostalgie	1,23	1,07 - 1,32	2,30 - 2,55
	Leer- / Lokfahrt	1,18	1,12 - 1,37	2,30 - 2,55









Die geplanten Entgelthöhen für die SPFV-Segmente ergeben sich aus den unmittelbaren Kosten und Vollkostenaufschlägen

Geplante Entgelthöhen SPFV

	Segment	Unmittelbare Kosten	Aufschlag Bandbreite	Bandbreite
	Metro Tag >160	1,70	9,20 - 10,30	10,90 - 12,00
	Metro Tag <100	1,70	2,75 - 3,25	4,45 - 4,95
	Basic	1,70	2,35 - 2,75	4,05 - 4,45
	Nacht	1,70	0,60 - 0,85	2,30 - 2,55
	Charter / Nostalgie	1,23	1,07 - 1,32	2,30 - 2,55
	Leer- / Lokfahrt	1,18	1,12 - 1,37	2,30 - 2,55

Eine Änderung der KdP wirkt sich unmittelbar auf die Trassenerlöse aus, sobald die Trassenerlöse den KdP entsprechen

Szenarien: Änderung Kosten der Pflichtleistungen (inkl. Rendite)

Szenario	uKZ	Aufschlag Segment 1	Aufschlag Segment 2	Erlöse	Fazit
3a Reduzierung KdP KdP sind höher als Trassenerlöse					<ul style="list-style-type: none"> Keine direkte Auswirkungen auf Erlösniveau Relation der Entgelte zueinander bleibt unverändert
3b Reduzierung KdP KdP entsprechen Trassenerlösen					<ul style="list-style-type: none"> Sobald die KdP Trassenerlöse unterschreiten, werden Kostensenkungen über eine Entgeltreduktion direkt weitergegeben Relation der Entgelte zueinander bleibt unverändert