

# Herausforderung Wegeentgeltmodell 2018

Zielsetzungen

Modellkonzeption

Benchmark

ÖBB-Infrastruktur AG  
Geschäftsbereich Netzzugang  
DI Robert Prinz, MBA

Oktober 2017



## Zielrichtung

**Einfacher Netzzugang  
mit Fokus auf  
unsere Kunden**



**Kunde im Fokus**

**einfacher Netzzugang**

**wettbewerbsfähige Leistungen**

**Leader Innovationen**



## Wegeentgeltmodell 2018



RECAST (RL 2012/34/EU)



- **Bildung von 6 Marktsegmenten**
- **Marktaufschläge**
- **Lärmbonus (DVO 2015/429/EU)**

... die wichtigsten Änderungen



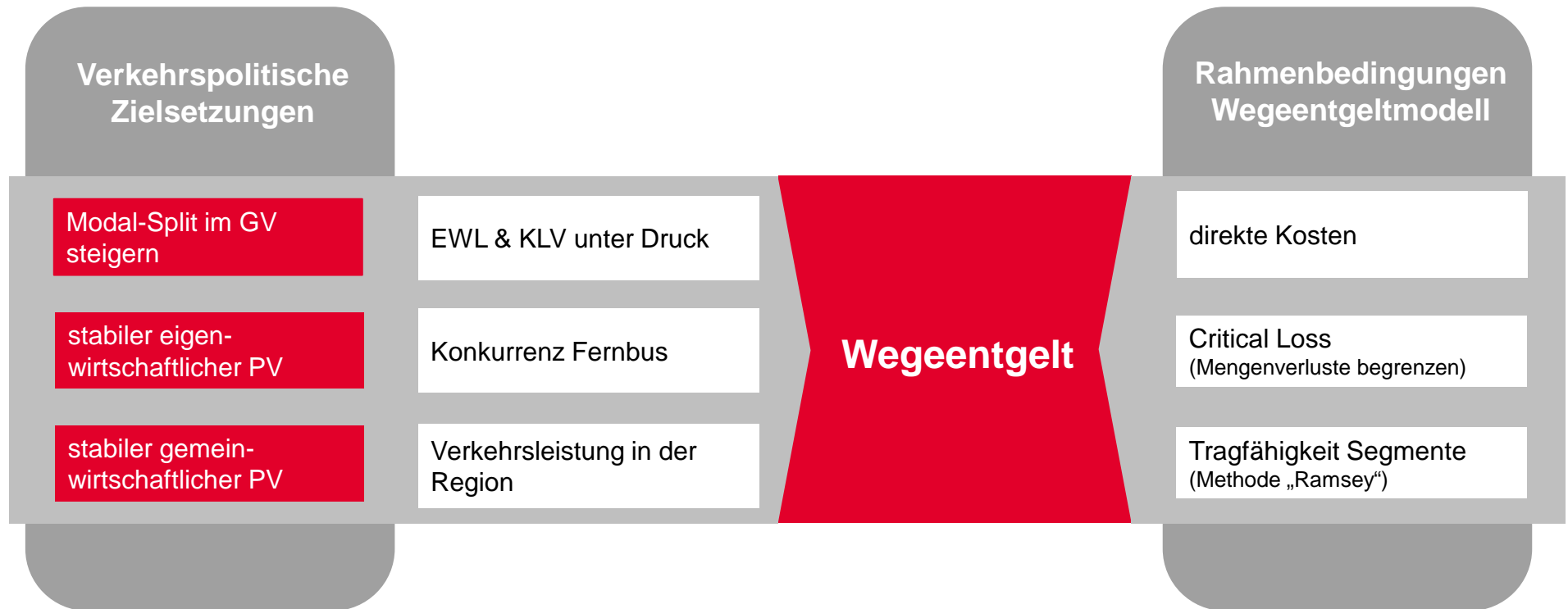
**Aus Sicht ÖBB-INFRA**

- Erhöhung Kundenzufriedenheit
- Modal Split-Anteil Schiene

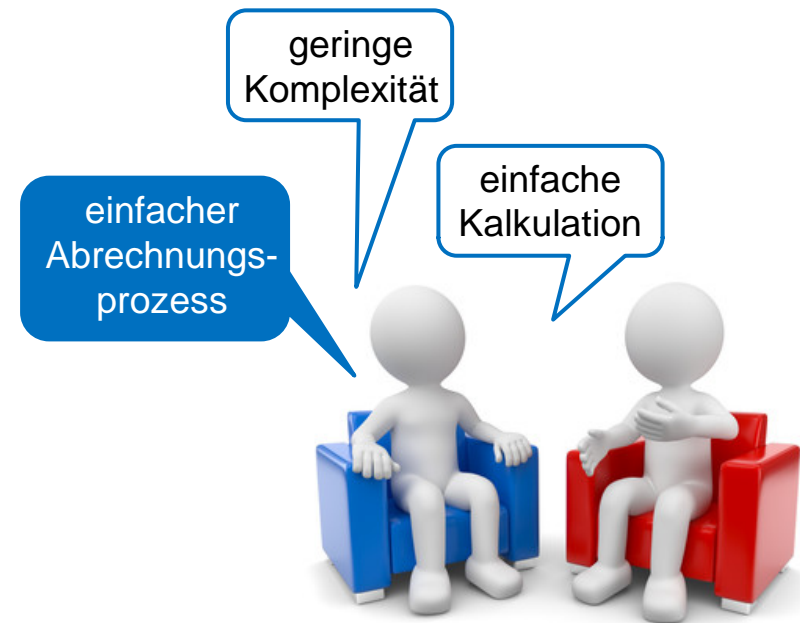
**Für unsere Kunden**

- marktadäquate Entgeltsätze
- geringere Komplexität
- Transparenz
- einfache Kalkulation

## Wegeentgeltmodell 2018 – Zielsetzungen



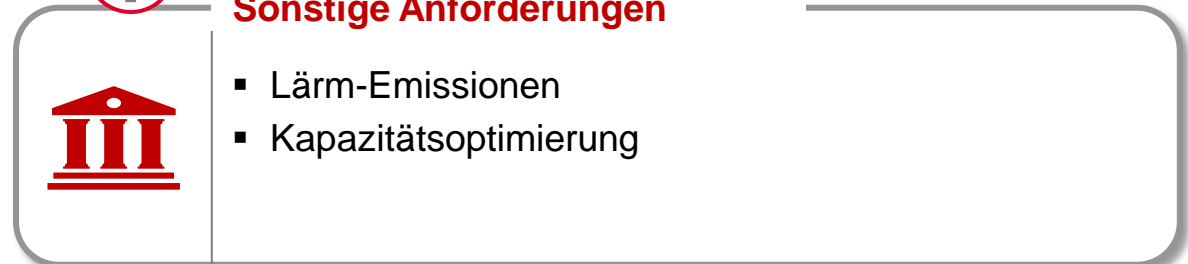
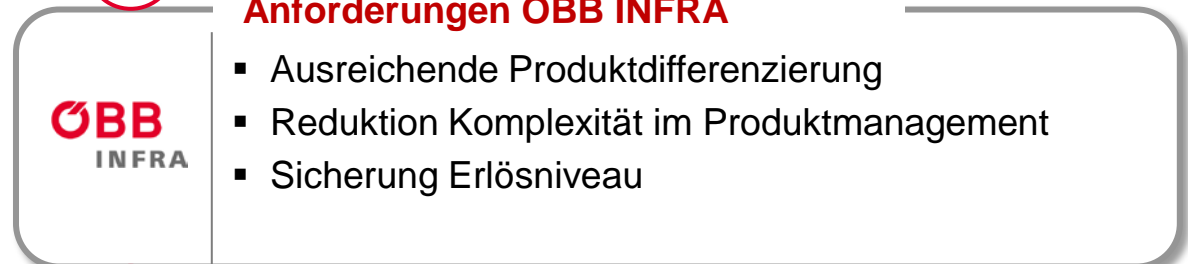
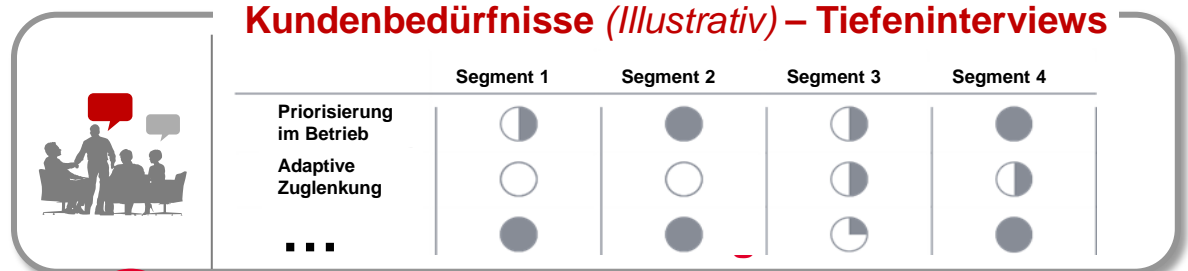
## Kundenwünsche - Befragung EVU im Herbst 2015



# Produktportfolio – Zielsetzung und Vorgehen

## Zielsetzung

- Geringe **Komplexität**
- Hohe **Transparenz**
- **Regulierungs-**  
**sicherheit**
- Abbildung von  
**Marktanforderungen**
- Relevante  
**Produktnachfrage**



# Fokus Marktsegmente

## Verkehrsart/Streckenbezug

### *verkehrsartbezogen*

- Dienstzüge
- Reisezüge
- Güterzüge
  - Einzelwagennahverkehr
  - Einzelwagenfernverkehr
  - sonstige Güterzüge

### *streckenbezogen*

- Brennerachse
- Westachse
- Sonstige internationale Achsen
- Sonstiges Kernnetz
- Ergänzungsnetz



## Marktsegmente

- Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr
  - Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr
  - Nahverkehr stark
  - Nahverkehr schwach
  - Güterverkehr nicht manipuliert
  - Güterverkehr manipuliert
- } gemeinwirtschaftlich

Anmerkung: Das Weegeentgelt 2018 ist aktuell wegen Beschwerde eines EVU noch nicht in Kraft

# Wegeentgeltmodell 2018

## Segmentbildung



### Personenverkehr

#### eigenwirtschaftlich

- eigenwirtschaftlicher Personenverkehr

#### gemeinwirtschaftlich

- Personenfernverkehr
- Nah-/Regionalverkehr stark
- Nah-/Regionalverkehr schwach



### Güterverkehr

- Güterverkehr ohne Manipulation



- Güterverkehr mit Manipulation

## Ermittlung direkter Kosten

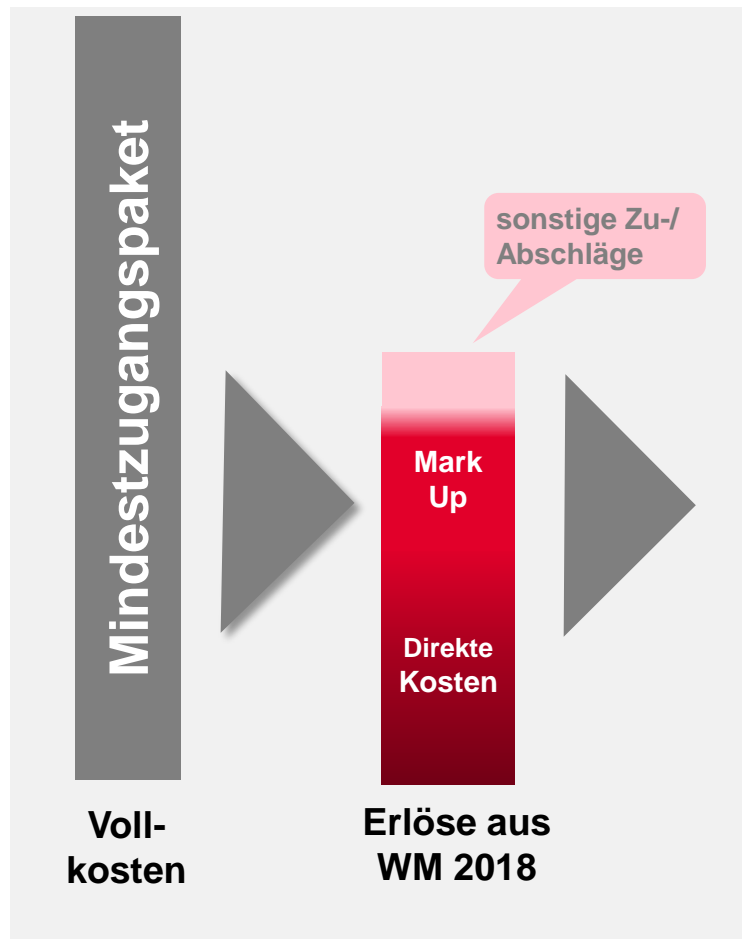
- Kosten die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen
- Basis für segmentspezifische Aufschläge

## Ermittlung Marktverträglichkeit

- Elastizität der Endkundennachfrage relevant für Bestimmung der Marktverträglichkeit
- Marktaufschläge bis zu den Vollkosten zulässig



# Überblick Wegeentgeltbestandteile




## Konzeption Wegeentgelt 2018

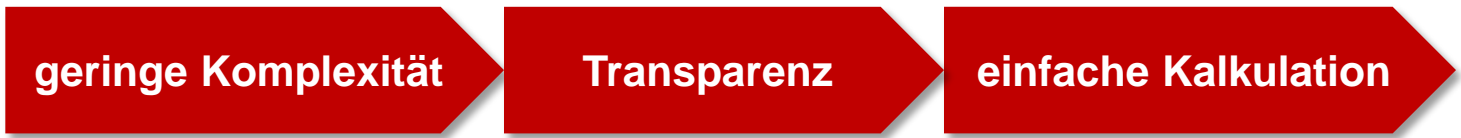
1. Einteilung der Verkehre in sechs **homogene Marktsegmente**
  - Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr
  - Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr
  - Nahverkehr stark
  - Nahverkehr schwach
  - Güterverkehr nicht manipuliert
  - Güterverkehr manipuliert
2. Ermittlung der **direkten Kosten pro Marktsegment**
3. Ermittlung von Tragfähigkeiten und Festsetzung von **Marktaufschlägen**  
(kein Marktaufschlag im Marktsegment *Güterverkehr manipuliert*)
4. Festlegung von **sonstigen Zu-/Abschlägen**
  - zB Lärm-Bonus

# aktuelles IBE-Modell vs. Weegeentgeltmodell 2018

**IBE-Modell** =  $(Btkm \cdot btk) + (Zugkm \text{ Brenner} \cdot z) \text{ UND/ODER } (Btkm \cdot btk) + (Zugkm \text{ Ergänzungsnetz} \cdot z) \text{ UND/ODER } (Btkm \cdot btk) + (Zugkm \text{ sonst. intern. Achsen} \cdot z) \text{ UND/ODER } (Btkm \cdot btk) + (Zugkm \text{ sonst. Kernnetz} \cdot z) \text{ UND/ODER } (Btkm \cdot btk) + Zugkm \text{ Westachse} \cdot z) \pm Zugkm \cdot Zu\text{-/Abschläge}$

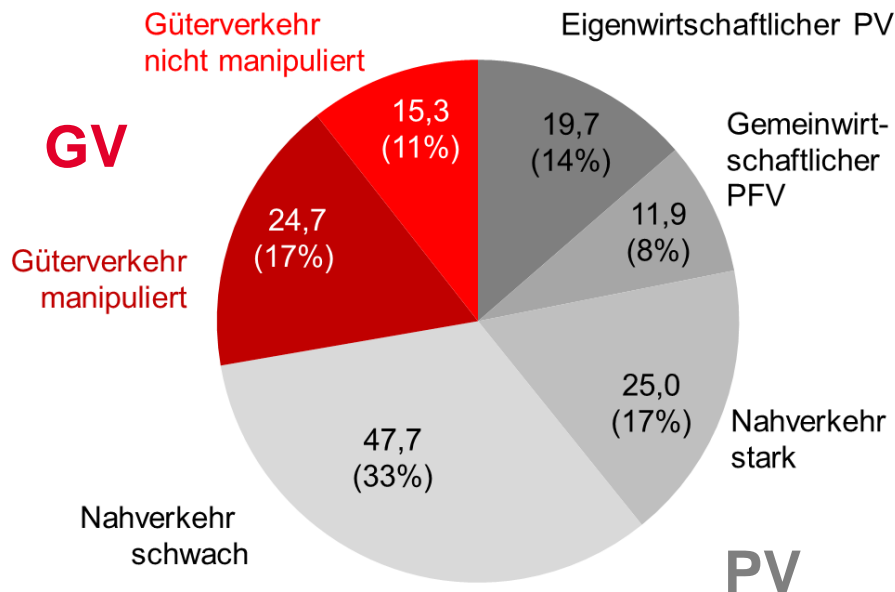


**Weegeentgeltmodell 2018** =  $(Btkm \cdot btk) + (Zugkm \cdot z) \pm Zugkm \cdot Zu\text{-/Abschläge}$



# Ergebnisse der Segmentierung

## Segmentgröße in Mio. Zugkm 2018 \*)



### Eigenwirtschaftlicher PV

- Verkehre, die nicht in einem öffentlichen Auftrag fahren

### Gemeinwirtschaftlicher PFV

- Tendenziell hoher Wettbewerb seitens Straße, daher im Vergleich eher geringe Tragfähigkeiten

### Nahverkehr stark

- hohes Fahrgastaufkommen; Fokus auf Stadtregionen und starke regionale Verkehre
- hohe Zugkapazitäten bei geringer Preiselastizität

### Nahverkehr schwach

- Sicherstellung der Daseinsvorsorge der Bevölkerung
- geringe Sitzplatzkapazitäten und mäßige Preiselastizität

### Güterverkehr manipuliert

- Verkehre, die Nutzung bestimmter Anlagen erfordern (KV, EWW)

### Güterverkehr nicht manipuliert

- direkte Punkt-zu-Punkt Verkehre von eher schienen-affinen Gütern

\*) Planungsstand August 2016, exkl. Dienstzüge

## Vorteile des Wegeentgeltmodells 2018

### Ein Modell nahe am Markt und am Kunden!

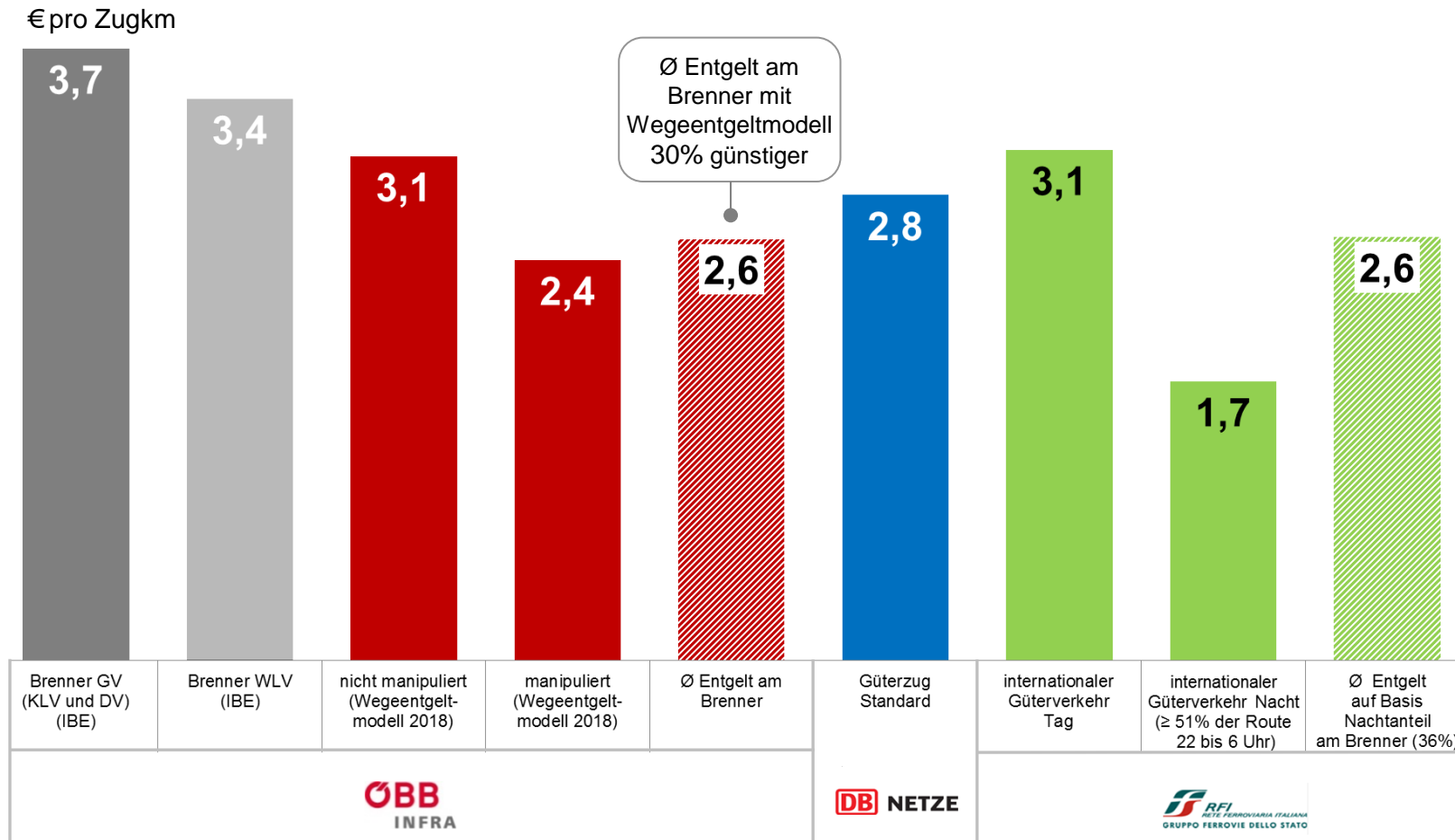
- Wegeentgelte basieren auf Tragfähigkeiten je Marktsegment
- keine Überbelastung von einzelnen Marktsegmenten
- Reaktion auf veränderte Gegebenheiten am Markt
- eingehende Diskussion des Modells mit Kunden und Stakeholdern



### Ein Modell – transparent und einfach!

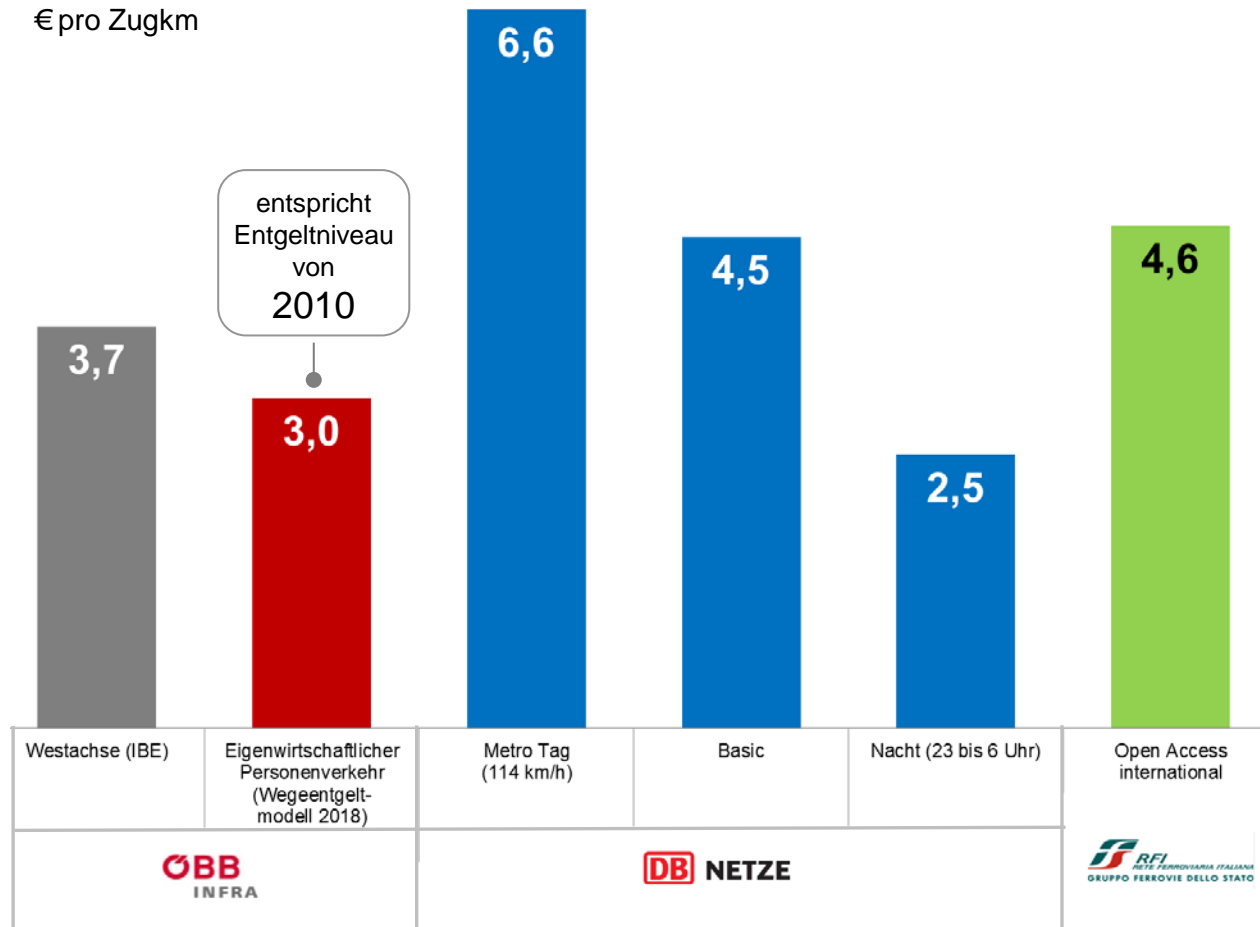
- einfache Kalkulation durch nur noch zwei Entgeltsätze pro Marktsegment (jeweils für Btkm & Zugkm)
- Zuordnung zu Marktsegment erfolgt automatisiert bereits im Bestellsystem (Entscheidungsbaum)
- Entfall Streckenkategorien → geringere Komplexität

# Benchmark A – D – I (2018) int. Güterverkehr (1.000 t) Brenner



# Benchmark A – D – I (2018) Personenfernverkehr – IC (500 t) Westachse

€ pro Zugkm



## DB-Netz

### Metro Tag (114 km/h Ø München-Nürnberg)

- zwischen mindestens zwei Metropolbahnhöfen und/oder aufkommensstarken Grenzstellen sowie
- Montag bis Freitag 6 bis 20 Uhr
- Samstag, Sonntag und Feiertage 9 bis 20 Uhr

### Basic

- nicht zwischen mindestens zwei Metropolbahnhöfen und/oder aufkommensstarken Grenzstellen sowie zwischen 6 bis 23 Uhr

oder

- Montag bis Sonntag: 20 bis 23 Uhr
- Samstag und Sonntag: 6 bis 9 Uhr

Entgelt gewichtet auf Basis

Westachsenanteile:

Nacht (23 bis 6 Uhr): ~7%

Basic (20 bis 23 Uhr) ~ 14 %

Ø Entgelt DB Netz: 6,0 €

## Herausforderungen international

international

de facto alle europäischen Infrastrukturbetreiber adaptieren ihre Weegeentgeltmodelle (etliche erst 2019)

Harmonisierung der Weegeentgelte?

- Mitgliedstaaten können die Kostendeckung festlegen, abhängig vom öffentlichen Finanzierungsbeitrag
- für dieselben Verkehre / Marktsegmente sehr unterschiedliche Entgelthöhen weiterhin möglich
  - Marktaufschläge ja / nein
  - unterschiedliches Niveau direkten Kosten/Marktaufschläge
- einzige Einschränkung (bereits vor RECAST gültig): keine Marktaufschläge für Verkehre, welche nur die direkten Kosten tragen können

- Gewisse Angleichung bei den direkten Kosten durch DVO zu erwarten
- verstärkte Zusammenarbeit der Infrastrukturbetreiber
- in naher Zukunft keine Änderung des europäischen Rechtsrahmens

Fazit

## Herausforderungen national

national

### Wegeentgelt 2019

Antrag auf Genehmigung Marktaufschläge im August 2017 gestellt

### Wegeentgelt 2020

abhängig von Inkrafttreten des Wegeentgeltmodells 2018

Analyse der Entwicklung der Marktsegmente

→ erste Erfahrungen

### Österreichische Schienenverkehrsmarktstudie

- Marktverträglichkeit: marktsegmentspezifische Preiselastizitäten der Endkunden-Nachfrage
- Kostenstruktur der EVU: Anteil des Wegeentgelts an den Gesamtkosten je Marktsegment





