

Die IBE Entwicklung im Lichte des 1. Eisenbahnpaketes bis heute

September 2014

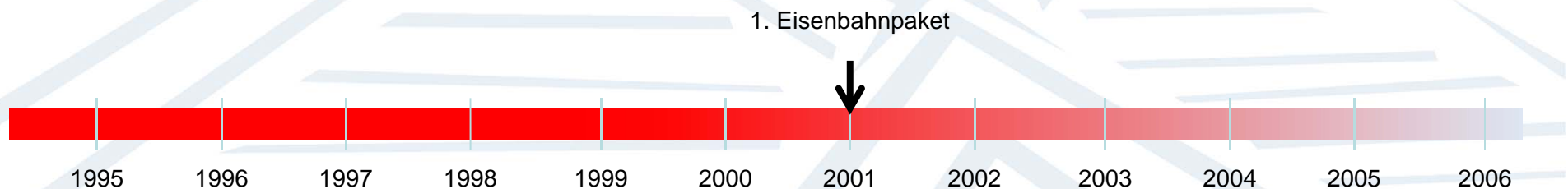
DI Dr. Ulrich Puz, MBA

Inhalt

- Entwicklung des Rechtsrahmens
- Die RiLi 2001/14
- Entwicklung der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur
- Die Komplexität der IBE Berechnung
- Vergleich unterschiedlicher IBE Systeme
- Entwicklung der IBE Einnahmen
- Zusammenfassung

Entwicklung des Rechtsrahmens

- Vorher (vor dem 1. Eisenbahnpaket):
 - RiLi 95/19
Grundlage der Gleichbehandlung
Effiziente Nutzung der Fahrwegkapazität
Im Bemühen um Transparenz und die Vermeidung von Diskriminierung sollten (!)
gemeinsame Regeln für die Verfahren zur Berechnung des Wegeentgeltes festgelegt
werden
- Nachher (nach dem 1. Eisenbahnpaket):
 - RiLi 2001/14



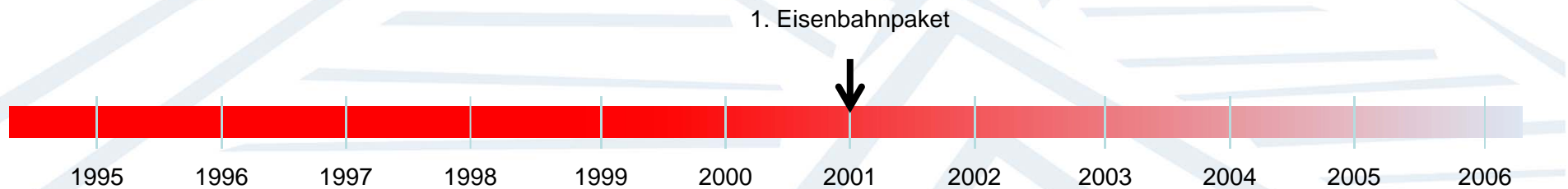
Die RiLi 2001/14

- Um Transparenz und nichtdiskriminierenden Zugang zu den Eisenbahnfahrwegen zu gewährleisten, sind alle für die Wahrnehmung der Zugangsrechte benötigten Informationen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen.
- Es muss sichergestellt werden, dass die Entgelte im grenzüberschreitenden Verkehr so bemessen sind, dass der Schienenverkehr die Marktbedürfnisse erfüllen kann. Die Weegeentgelte sollten daher in Höhe der Kosten festgelegt werden, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen.
- Das Gesamtniveau der Kostendeckung durch Weegeentgelte hat Auswirkungen auf den von der öffentlichen Hand zu erbringenden Beitrag. Die Mitgliedstaaten können die Kostendeckung durch Entgelte variabel festlegen, auch durch Aufschläge bzw. eine Rendite, die der Markt tragen kann, wobei Ausgewogenheit zwischen Kostendeckung und intermodaler Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs herzustellen ist. Weegeentgeltregelungen sollten jedoch die Nutzung des Schienennetzes durch Verkehr ermöglichen, der zumindest die von ihm verursachten zusätzlichen Kosten erbringen kann.

Entwicklung der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

- Vorher:
 - Refinanzierung der Investitionskosten

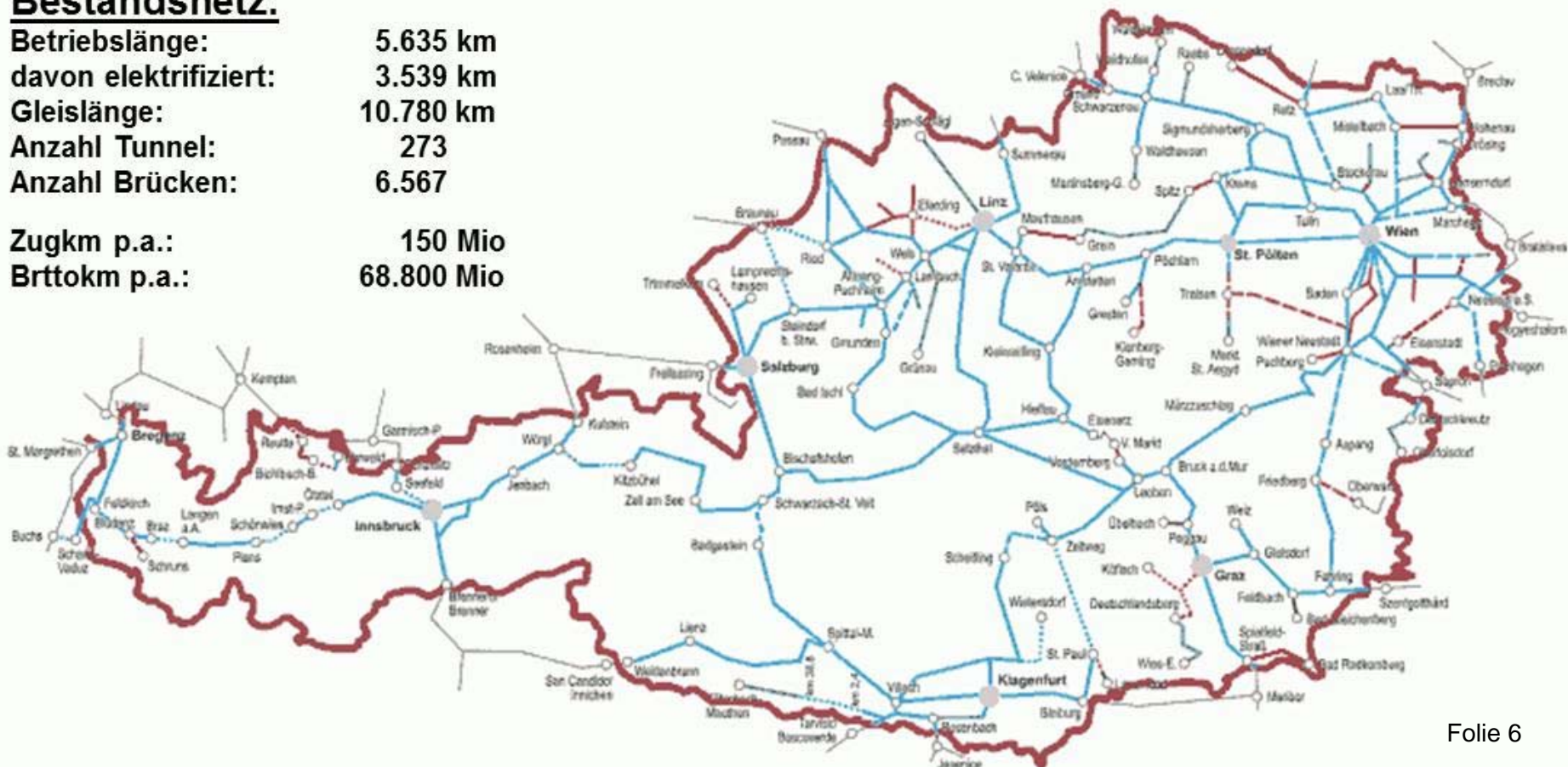
- Nachher:
 - Grenzkostenbasierte Finanzierung des Zugbetriebes



Veränderung der Finanzierungsstruktur als Reaktion auf den veränderten Rechtsrahmen

Bestandsnetz:

Betriebslänge:	5.635 km
davon elektrifiziert:	3.539 km
Gleislänge:	10.780 km
Anzahl Tunnel:	273
Anzahl Brücken:	6.567
Zugkm p.a.:	150 Mio
Brttokm p.a.:	68.800 Mio



Die Finanzierung des Eisenbahnwesens stellt eine mehrdimensionale Aufgabe dar



2.000 to Güterzug



Regionalzug



Intercity Personenzug



€ 3,90/Zugkm

€ 2,50/Zugkm

€ 2,50/Zugkm

Staatszuschuss:
€ 1,0 Mrd p.a.

Gebühr

Gebühr



Station & Zugbildeanlage

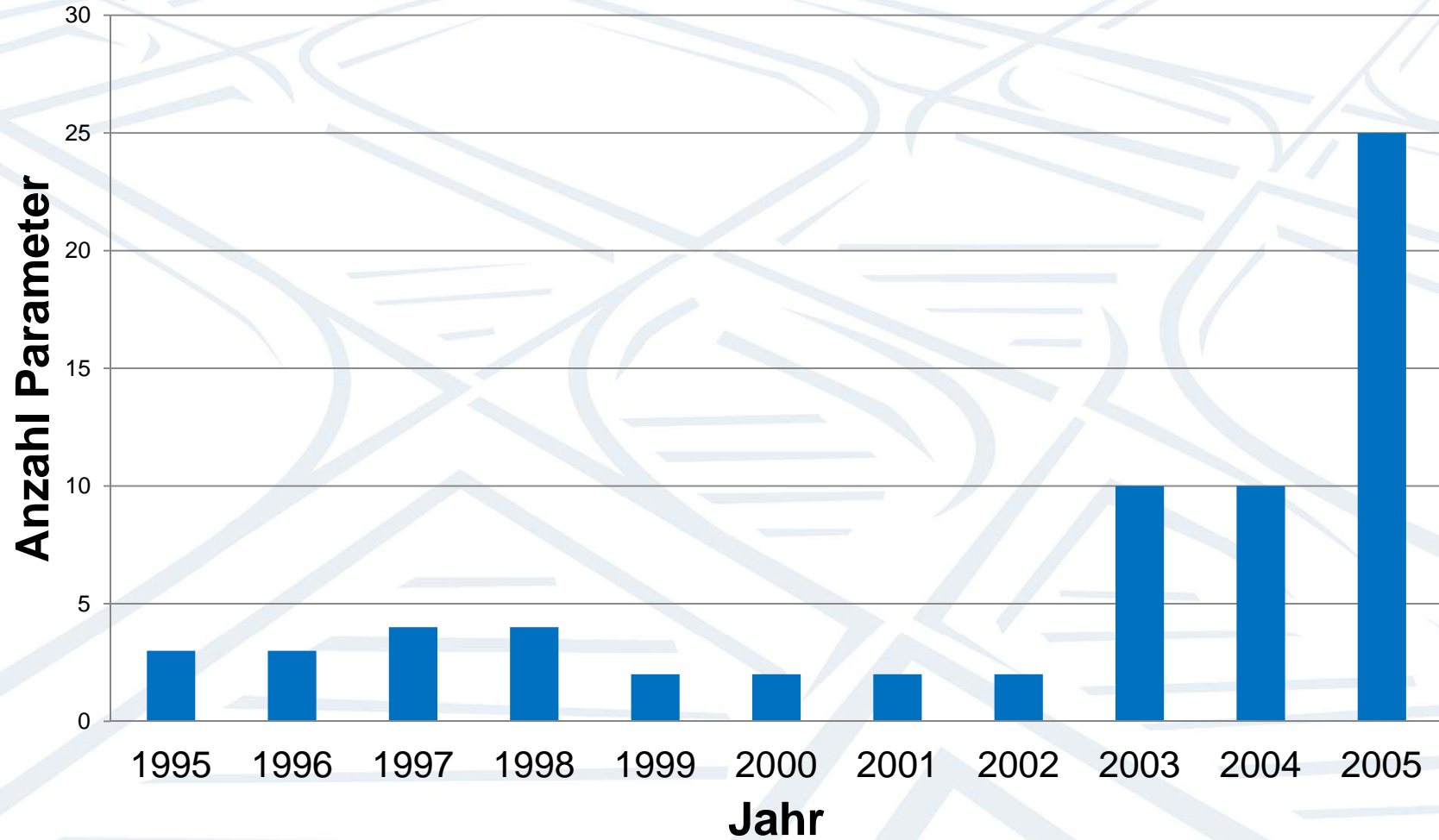


Dienstleistungen



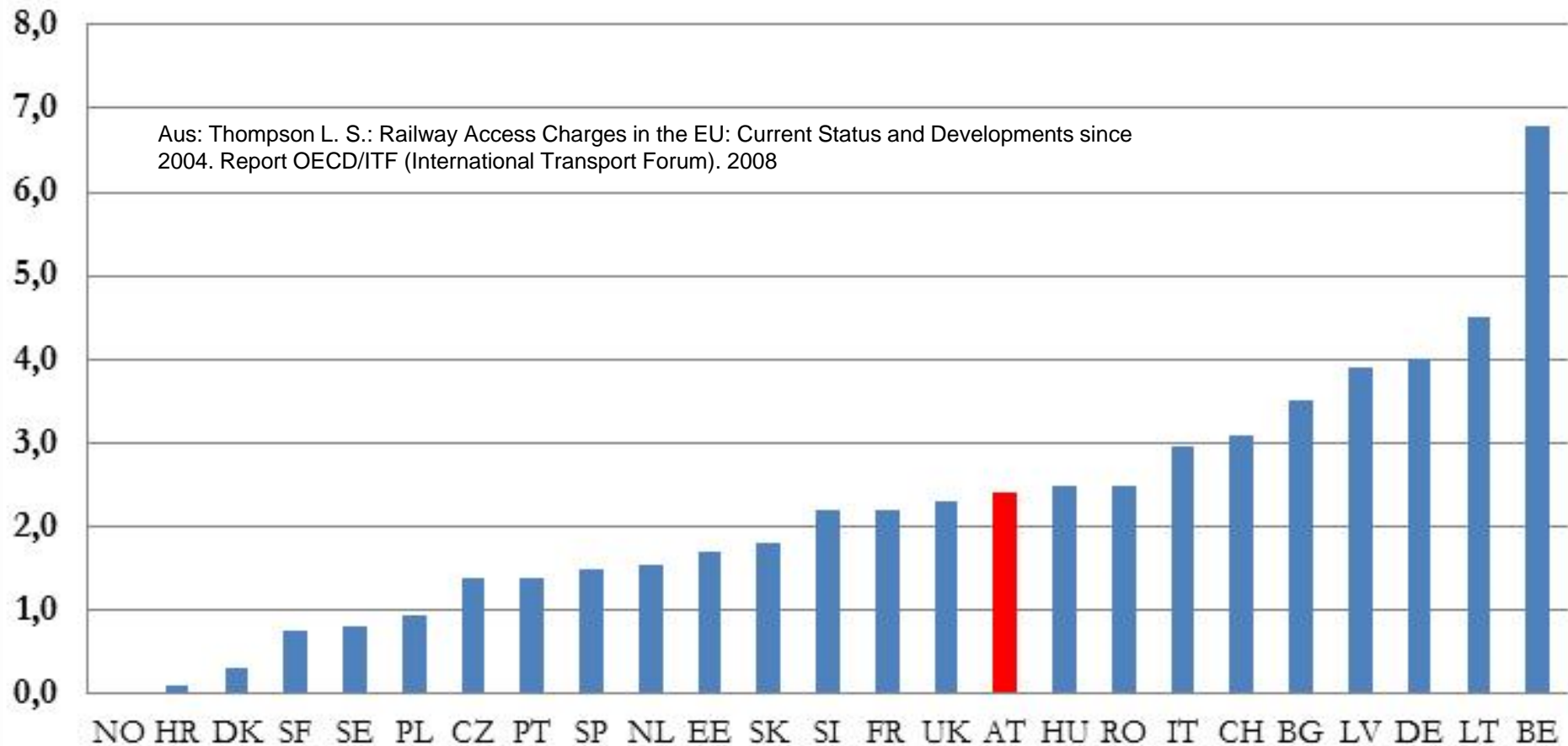
Republik
Austria

Die Komplexität bei der Berechnung des IBE stieg deutlich an

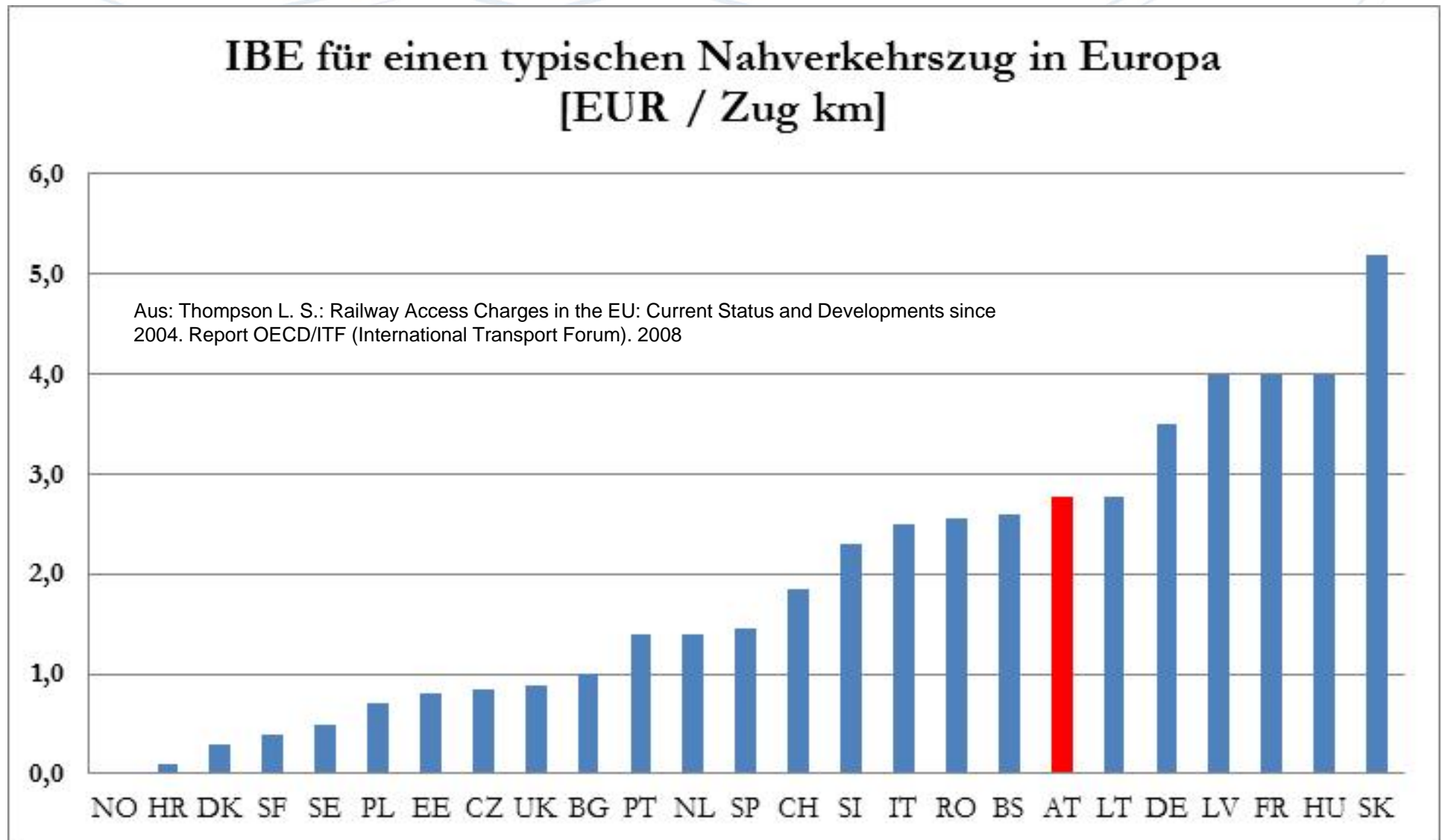


Vergleich unterschiedlicher IBE Systeme

IBE für einen typischen Fernverkehrszug in Europa
[EUR / Zug km]

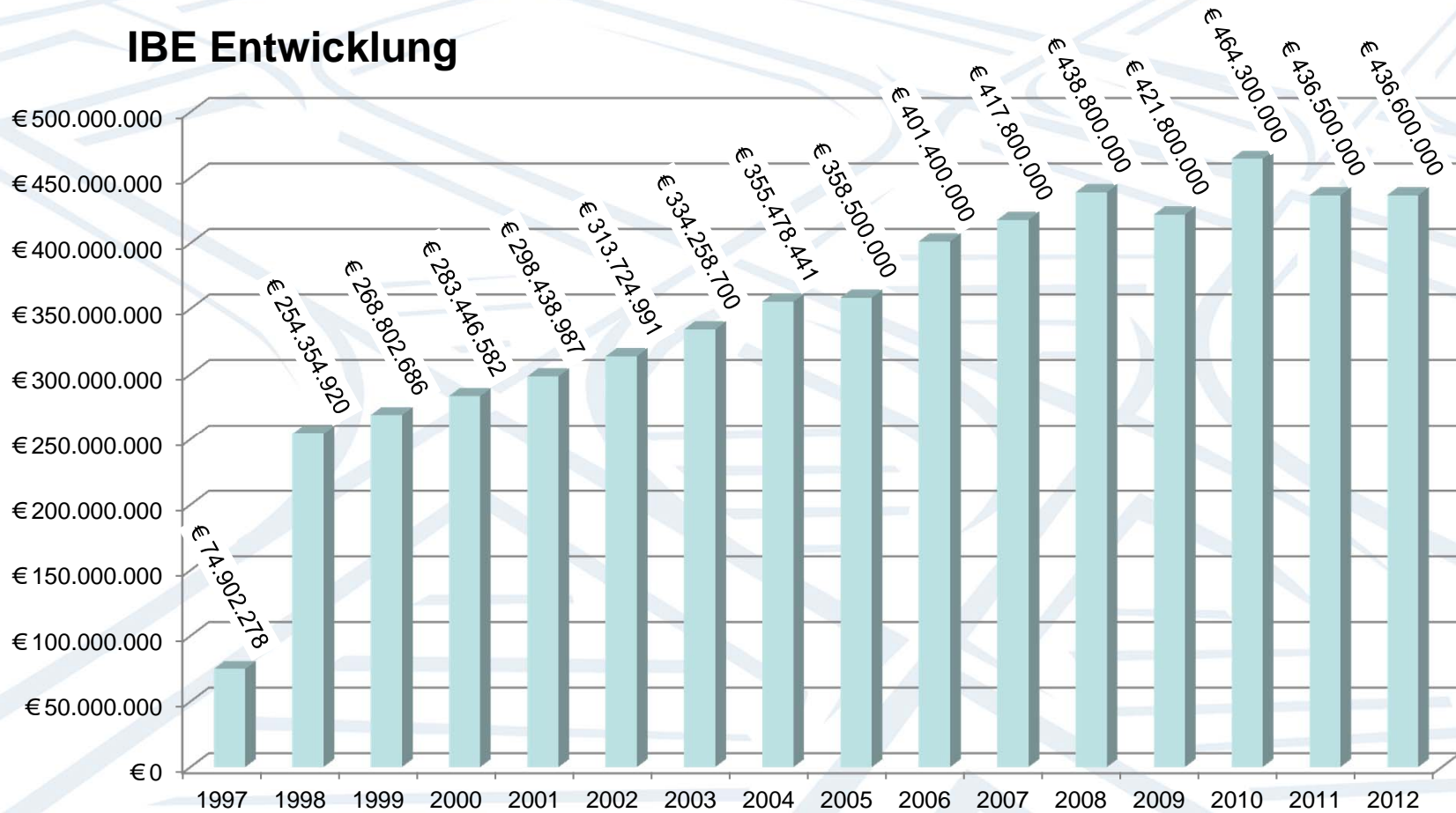


Vergleich unterschiedlicher IBE Systeme



Entwicklung der IBE Einnahmen

IBE Entwicklung



Zusammenfassung

**Der Grad der Komplexität zur Berechnung des IBE hat seit 2001
zugenommen.**

**Es wurde scheinbar versucht, eine richtliniengemäße
Grenzkostenbetrachtung umzusetzen.**

**Eine wie in der Richtlinie direkte Korrelation des IBE mit den
Grenzkosten des Zugbetriebes ist nicht nachvollziehbar.**

**Zur Höhe des IBE konnte keine wesentliche Veränderung
festgestellt werden.**

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!