



## Berechnungsmodalitäten zu den direkten Kosten der Infrastrukturnutzung Durchführungsrechtsakt

**Frank Jost**

Europäische Kommission  
GD Mobilität und Transport  
Einheitlicher Europäischer Eisenbahnraum



## ● Rahmenrichtlinie

2012/34/EU, § 31 Abs. 3

Gerichtliche Entscheidung zu § 7 Abs. 3,

Richtlinie 2001/14/EG

Studien mit IM (Catrin, GRACE, Imprint-Net  
usw.)

gelebte Praxis (Schiennetz-  
Nutzungsbedingungen)

Rücklauf der Fragebögen von  
Regulierungsstellen Mitte 2013

Positionspapier der International Group of  
Independent Rail Regulators (IRG)



## Zielsetzung

Mehr Vorhersagbarkeit für den Sektor durch Erfüllung der gerichtlichen Entscheidungen

Harmonisierung der Entgelte im internationalen Verkehr

Interessante Angebote für Verkehre mit geringen Margen

Direkte Kosten umfassen nur die Grenzkosten eines zusätzlichen Verkehrs (allgemeines Wirtschaftsprinzip)

Kompatibilität mit der Kosten- und Leistungsrechnung aller IM der EU

Durchsetzbarkeit der Methodologie und Werte durch RB

Jeder Zug trägt die Kosten selbst, die durch ihm dem jeweiligen IM entstehen (finanzielle Situation der IM wird nicht verschlechtert)

Zuschläge zu den Entgelten zur vollständigen Kostendeckung nur je Marktsegmentierung - kein Ausschluss von Segmenten

Möglichkeit zur Umsatzmaximierung bis zur Deckung der Vollkosten, falls von den Staaten erlaubt

# Zu den direkten Kosten abzurechnende Leistungen "Mindestzugangspaket"

Mindestzugangspaket (Anhang II, 1. und Zugang zu Einrichtungen unter 2.)

Bearbeitung von Kapazitätsanfragen

Nutzung von Schieneninfrastruktur

Signalisierung, Verkehrslenkung, Abfertigung, Kommunikation, Bereitstellung von Informationen zu Zugbewegungen

Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Traktionsstrom

Alle anderen zur Durchführung bzw. Funktion des Verkehrsdienstes erforderlichen Informationen

Schienezugang zu Serviceeinrichtungen

# Zu den direkten Kosten zu berechnende Auswirkungen

Durch den jeweiligen Schienenverkehrsdienst verursachter Verschleiß, d.h. keine gekoppelten Kosten bei der Bereitstellung von Infrastruktur)

Ausgenommen:

- Lärm (separater Durchführungsrechtsakt)
- Sonstige Auswirkungen auf die Umwelt, Unfälle (Abgaben für Treibstoff und Versicherung spiegeln Kosten besser wieder als Gebühren)
- ERTMS (separater Durchführungsrechtsakt)

# ● Modalitäten: von den Vollkosten zu den gesamten direkten Kosten

Schritt 0: Vollkosten

Schritt 1: ./.. Kosten ohne Bezug zur Infrastrukturmanagement

Schritt 2: ./.. Kosten ohne Bezug zum Mindestzugangspaket

= Vollkosten der Infrastrukturmanagement

Schritt 3: ./.. Kosten, die trotz zusätzlichem Zugbetrieb konstant bleiben

= direkte Kosten pro Jahr

Schritt 4: Anpassung entsprechend Zugcharakteristika

Schritt 5: zeitlich gemittelte Festsetzung der Entgelte gegen Schwankungen  
im Verkehrsaufkommen



## Schritt 1: Kosten ohne Bezug zum Mindestzugangspaket

- Kauf, Verkauf, Demontage, Dekontamination, Rekultivierung oder Pacht von Grundstücken oder sonstigen Sachanlagen
- Kosten für Hotels, Restaurants, Schulen und Krankenhäuser
- Schulungseinrichtungen

## Schritt 2: Kosten ohne Bezug zum Mindestzugangspaket

- Betrieb von Güterterminals, Haltestellen und deren Verwaltung, Wartungseinrichtungen für Rollmaterial

## Schritt 3: Kosten, bei denen es sich nicht um direkte Kosten handelt

- (a) Netzwerkweite Gemeinkosten einschließlich Gehälter und Pensionen;
- (b) Kapitalverzinsung
- (c) Abschreibung auf Informations-, Kommunikations- und Telekommunikationsanlagen; nur zeitliche Abschreibung, nicht durch Nutzung
- (d) Kosten durch höhere Gewalt, Unfall und Betriebsausfall
- (e) Bearbeitung von Anfragen zur Kapazität der Schieneninfrastruktur, insbesondere Entgegennahme, Auswertung und Zuweisung von Zugtrassen
- (f) Großteil der Kosten der Zuglenkung einschl. Signalisierung, Beeinflussung, Abfertigung und Kommunikation bzw. Bereitstellung von Informationen zu den Zugbewegungen
- (g) Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Traktionsstrom
- (h) Alle sonstigen notwendigen Informationen zur Durchführung bzw. Funktionieren des Schienenverkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde



# Schienennetzweite direkte Kosten

CATHRIN-Studie:

Summe der Direktkosten < 30 % der Vollkosten (einschl. bezuschusster Leistungen)

oder (falls IM Instandhaltungs- und Reparaturkosten separat aufschlüsseln kann)

Direkte Kosten der Instandhaltung < 20 %

Direkte Kosten der Erneuerung (Renewal) < 40%

Ökonometrische Modellierung als Ergänzung zur Negativliste zulässig  
sofern es mit geringeren direkten Kosten verbunden ist

# Schritt 4: von den Vollkosten zu den direkten Kosten durch Verschleiß pro Zug\*km

Direkte Kosten / Zug\*km

Den Parametern müssen objektive Daten zugrunde liegen

Optional Modulation gemäß Zugart, definiert nach

- Geschwindigkeit (horizontal wirkende Kräfte)
- Ungefederte Masse & Zuggewicht
- Traktionsspezifische Eigenschaften
- Achsgewicht und Flachstellen

= Direkte Kosten pro km des Zugtyps

# ● Mittelwertberechnung der Gebühren auf Basis der direkten Kosten (§ 31 Art. 6)

Zur Vermeidung von Schwankungen im Verkehrsaufkommen hinsichtlich Strecke und Zeit

Über verschiedene Schienenverkehrsdienste

Über bestimmte Zeiträume

Jedoch ist die Relation zur den Kosten der einzelnen Dienste zu wahren

# ● Sonstige Regelungen

Prüfung: 5 (+3) Jahre, bei starkem Anstieg stufenweise Einführung

Übergangsmaßnahmen innerhalb des vierjährigen Einführungszeitraums

Erstes Jahr:

- RB und IM legen gemeinsam Daten fest (analog zu Anhang V, Punkt 2)
- Genehmigung durch RB
- Anpassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen
- Vereinbarung des Übergangs in das neue Entgeltsystem

Drittes Jahr:

- Stufenweise Einführung eines neuen Gebührensystems

# Schlussfolgerungen

Es gelten die gerichtlichen Entscheidungen (Negativliste)

Das Umsetzungsgesetz schafft Vorhersagbarkeit für den Sektor

Durch die direkten Kosten ist sichergestellt, dass dem IM kein Geld verloren geht

Regulierungsbehörden können die Übereinstimmung mit direkten Kosten überprüfen

Zuschläge zu den Entgelten ermöglichen Kostendeckung über direkte Kosten hinaus

Chance zur Erhöhung des Verkehrsaufkommens bei vorhandener Kapazität



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**