

# **Neue Organisations- und Finanzierungsmodelle für die Stationsinfrastruktur**

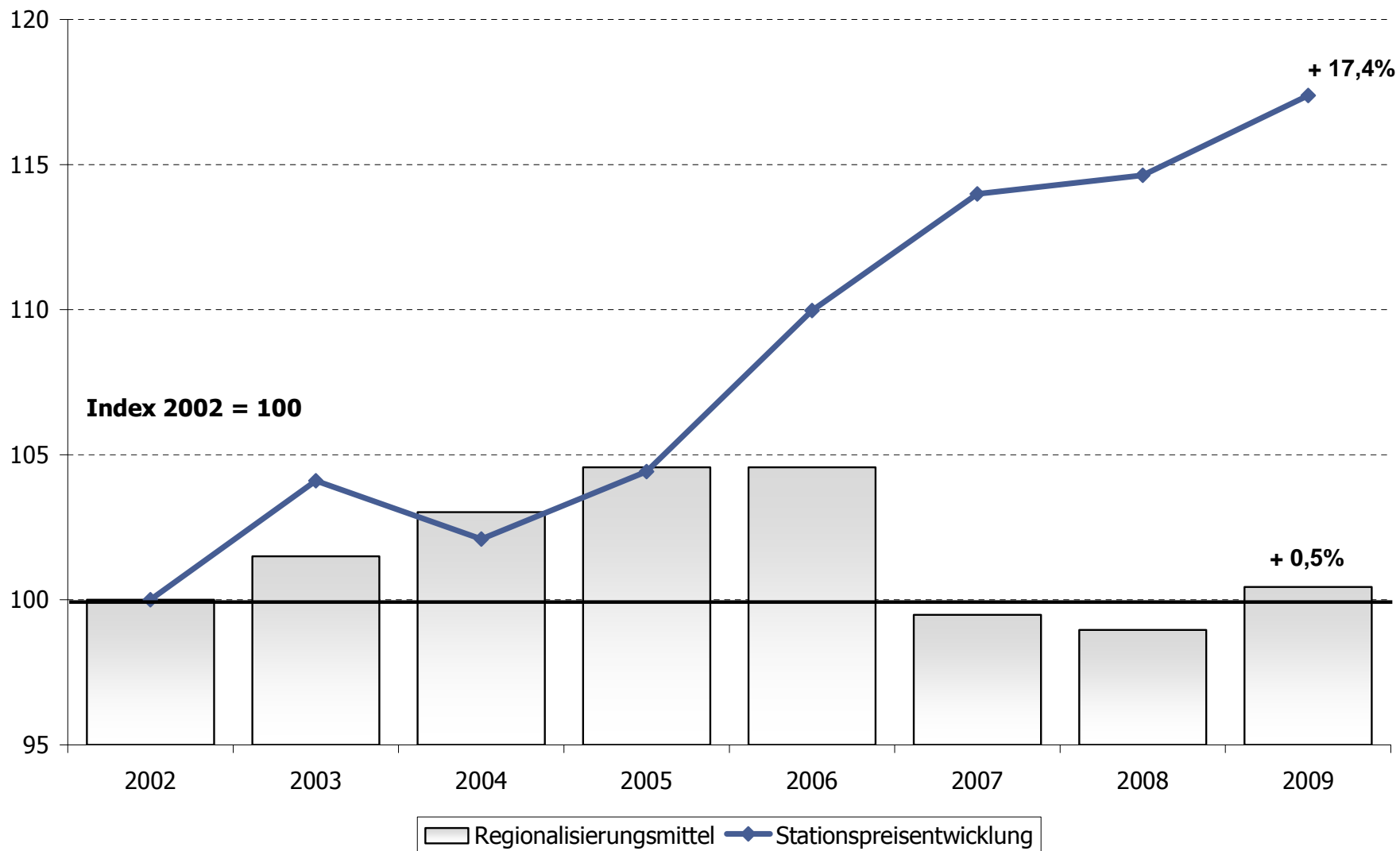
## **Konferenz Kommunales Infrastrukturmanagement**

René Naumann, Thomas Petersen

Berlin, 11.06.2010

# Motivation

## Kostenexplosion



# Agenda

- Formelle Zuständigkeiten
- Status Quo (Gelebte Praxis)
- Zwischenfazit
- Stationspreissystem
- Neujustierung Zuständigkeiten

# Formelle Zuständigkeiten

## Grundlagen

- Bund ist laut Grundgesetz für die Schieneninfrastruktur des Bundes verantwortlich
- Stationen sind Teil der Schieneninfrastruktur (als Serviceeinrichtung klassifiziert)
- DB Station&Service ist der Betreiber der Bahnhöfe und Haltepunkte, die im Eigentum der Deutschen Bahn AG stehen
  - Anzahl der Stationen: 5.413
  - Anzahl der jährlichen Halte: 140,3 Mio.

# Formelle Zuständigkeiten

## Organisation

	Ausbau	Re-Invest	Instandhaltung	Betrieb
Bund	Planung Finanzierung	Finanzierung		
DB St&S	Planung Durchführung	Planung Durchführung	Durchführung	Durchführung
Länder				

- formale Verantwortung des Bundes
- praktische Umsetzung erfolgt durch DB Station&Service als  
- indirekt über die DB AG - bundeseigenes Infrastrukturunternehmen
- Länder und Kommunen als unmittelbar Betroffene / Nutzer der Stationen sind formal nicht eingebunden

# Formelle Zuständigkeiten

## Finanzierung

	Stationspreissystem				
	Ausbau	Re-Invest	Instandhaltung	Betrieb	Retail
Bund	BSchWAG	LuFV			
DB St&S	Eigenmittel	Eigenmittel	Stationspreise Eigenmittel	Stationspreise	Eigenmittel
Länder	(RegG, GVFG)		Stationspreise	Stationspreise	

- Finanzierung Instandhaltung und Betrieb über Stationspreissystem
- Länder finanzieren mit RegG-Mitteln die Stationspreise und in Einzelfällen auch direkt Infrastrukturmaßnahmen
- GVFG-Mittel können ebenfalls in Einzelfällen eingesetzt werden
- Finanzierung Instandhaltung und Betrieb über das Stationspreissystem
- Zusätzlich unplanmäßige Sondermittel, z.B. EFRE, „Konjunkturpakete“

# Agenda

- Formelle Zuständigkeiten
- Status Quo (Gelebte Praxis)
- Zwischenfazit
- Stationspreissystem
- Neujustierung Zuständigkeiten

# Status Quo

## „gelebte Praxis“: Organisation

- DB Station&Service agiert weitgehend autonom
- fehlende Abstimmung mit den Ländern / Aufgabenträgern
- Ausstattung, Qualität und Kosten der Stationen im Ermessen des EIU
  - Planungs- und Bauleistungen nur über DB Station&Service
  - kaum proaktive Stationsentwicklung durch das EIU
  - Preisfortschreibung Stationspreissystem
- Unzureichende Wahrnehmung der Schnittstellenaufgaben
  - Infrastruktur
  - Verkehre
  - Fahrzeuge
- Verantwortung durch den Bund wird praktisch nicht wahrgenommen (mit Ausnahme von Prestige-Projekten wie S21)



# Status Quo

„gelebte Praxis“: Organisation

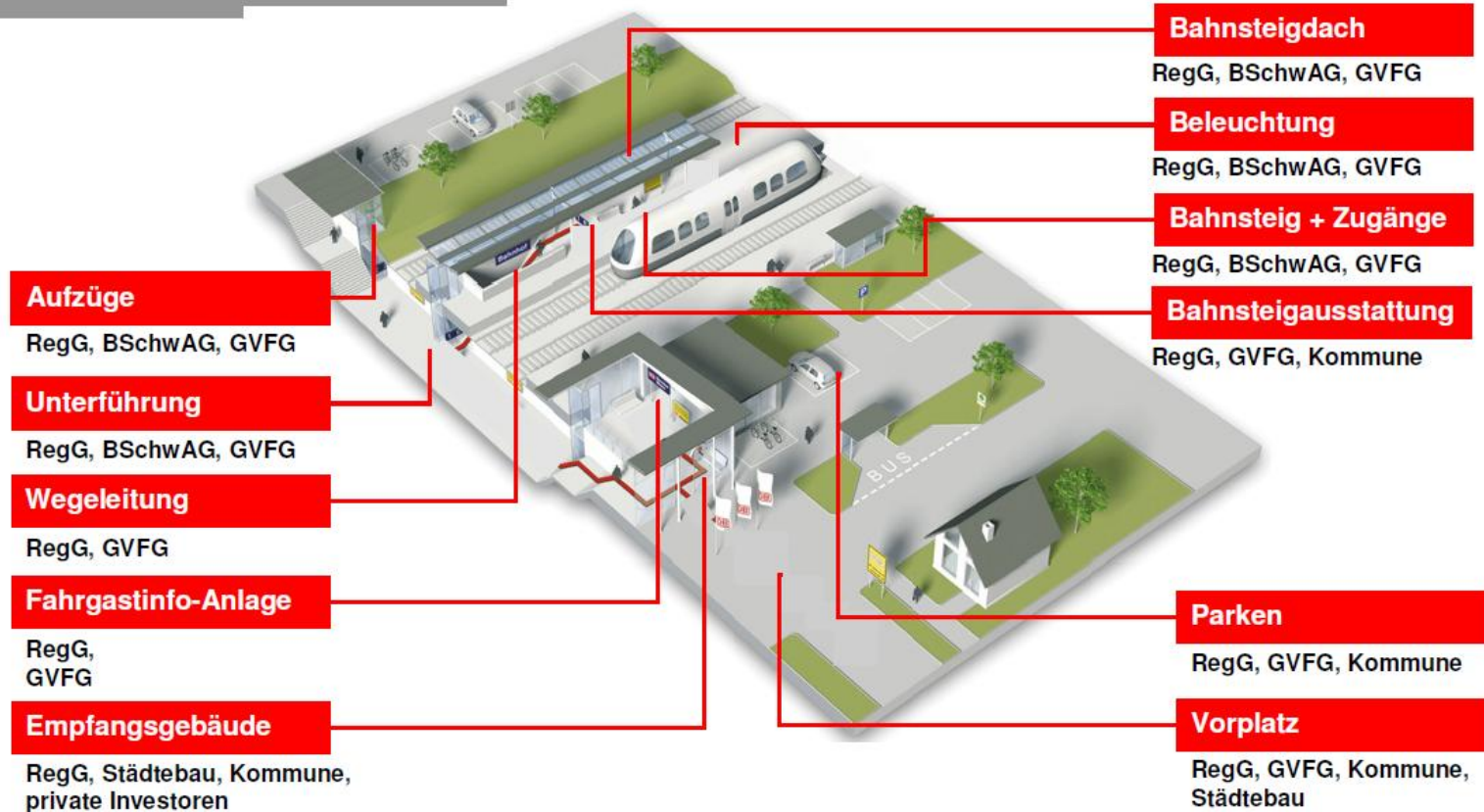
	Ausbau	Re-Invest	Instandhaltung	Betrieb
Bund	Planung Finanzierung	Finanzierung		
DB St&S	Planung Durchführung	Planung Durchführung	Durchführung	Durchführung
Länder	(Initiative)	(Initiative)		
Kommunen	(Initiative)	(Initiative)		

- organisatorische Lücke wird zum Teil durch **Aufgabenträger, Länder, Kommunen** geschlossen - mit wesentlicher Treiberfunktion bei der Stationsentwicklung

# Status Quo

## „gelebte Praxis“: Finanzierung

Die Infrastruktur finanziert sich aus verschiedenen Quellen  
**Die Finanzierungsmöglichkeiten im Überblick**



Mobility Networks Logistics

# Status Quo

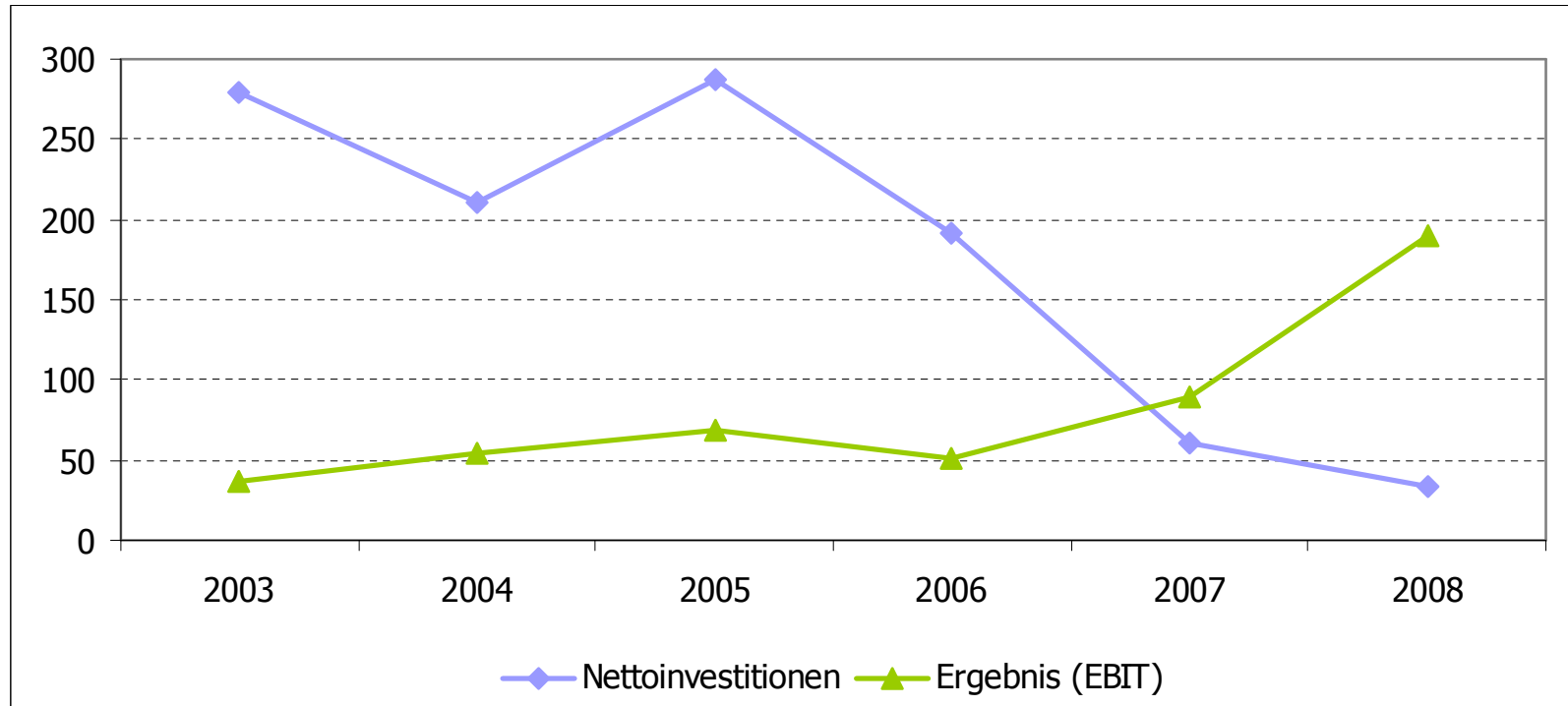
„gelebte Praxis“: Finanzierung

	Ausbau	Re-Invest	Instandhaltung	Betrieb	Retail
<b>Bund</b>	BSchWAG	LuFV			
<b>DB St&amp;S</b>	(Eigenmittel)	(Eigenmittel)	Stationspreise Eigenmittel	Stationspreise	Eigenmittel
<b>Länder</b>	(RegG, GVFG) (Haushalt)	(RegG, GVFG) (Haushalt)	Stationspreise	Stationspreise	
<b>Kommunen</b>	(RegG, GFVG) (Haushalt)	(RegG, GFVG) (Haushalt)			

- Finanzierung fast ausschließlich durch öffentliche Hand
- Länder und Kommunen gehen aus eigener Initiative immer stärker in die Finanzierungsverantwortung
- DB Station&Service zieht sich gleichzeitig immer weiter zurück
- Stationspreissystem leidet an Fliehkräften

# Status Quo

## „gelebte Praxis“: Finanzierung



- DB Station&Service realisiert Umsatzrendite von 19,3% (2008)
- seit 2003 fast 500 Mio. Euro Gewinn an DB-Konzern geflossen

# Agenda

- Formelle Zuständigkeiten
- Status Quo (Gelebte Praxis)
- Zwischenfazit
- Stationspreissystem
- Neujustierung Zuständigkeiten

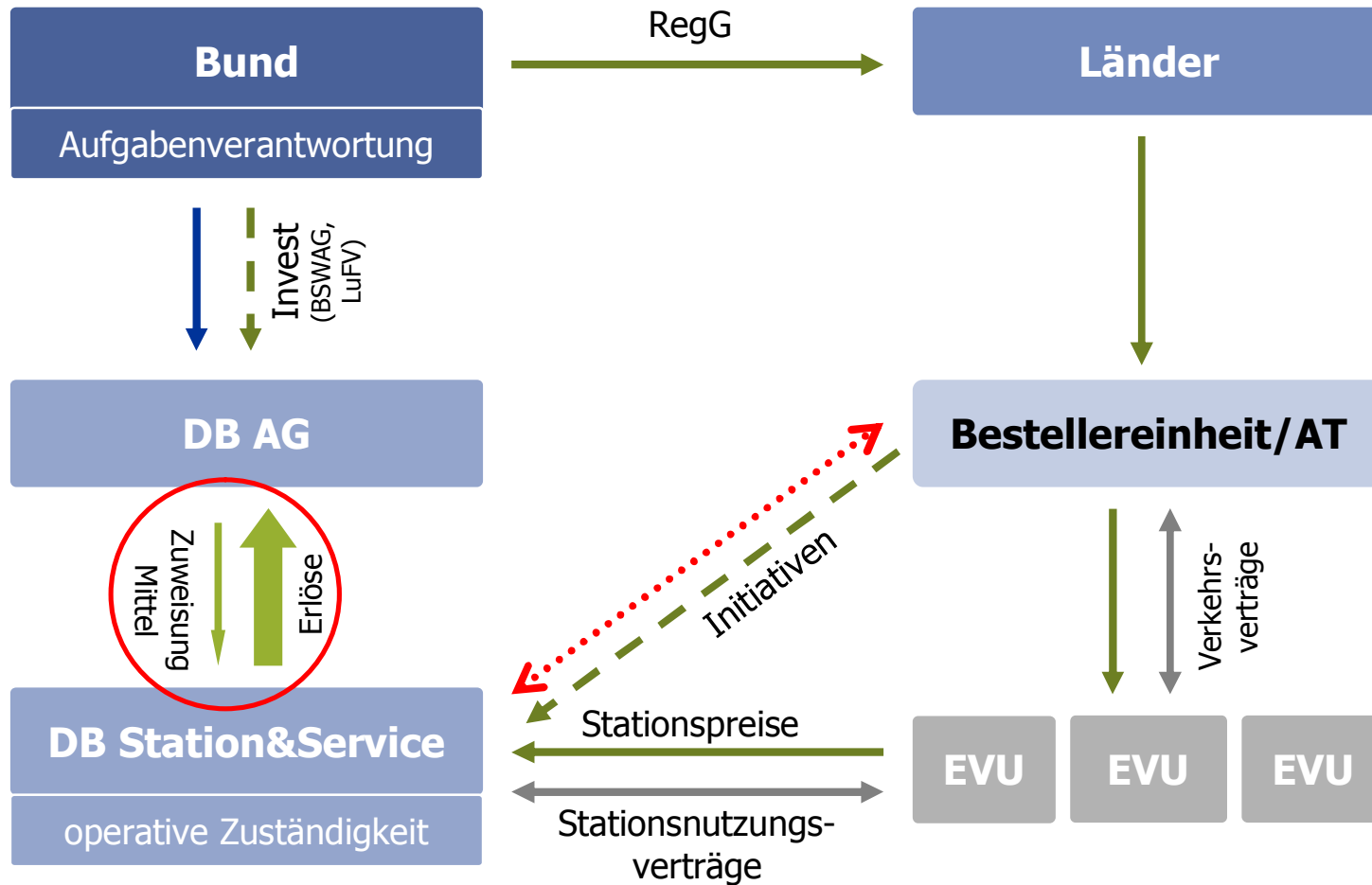
# Zwischenfazit

## Zusammenfassung der Defekte

- Keine optimale Verknüpfung von Organisation und Finanzierung
  - Bund finanziert, delegiert und setzt Renditeziele
  - StuS zieht sich zunehmend aus der Finanzierung zurück
  - Länder, Aufgabenträger (müssen) investiv kompensieren, ohne direkter Vertragspartner zu sein
  - fehlende Abstimmung zwischen den maßgeblichen Akteuren
  - fehlender Anreiz für das EIU für eine effiziente Bewirtschaftung
- Stationspreissystem als Cash-Cow
  - Schnittstellenproblematik Re-Invest / Instandhaltung führt zur Verschiebung von Lasten in den investiven Bereich
  - keine Erlösanrechnung der Retaileinnahmen
  - Gewinnabführung an DB = Substanzverzehr Infrastruktur

# Zwischenfazit

## Schema Organisations- und Finanzierungsbeziehungen



# Zwischenfazit

## Zwei Baustellen

- Verbesserungen notwendig auf zwei Baustellen:
  - Stationspreissystem
  - Neujustierung Zuständigkeiten

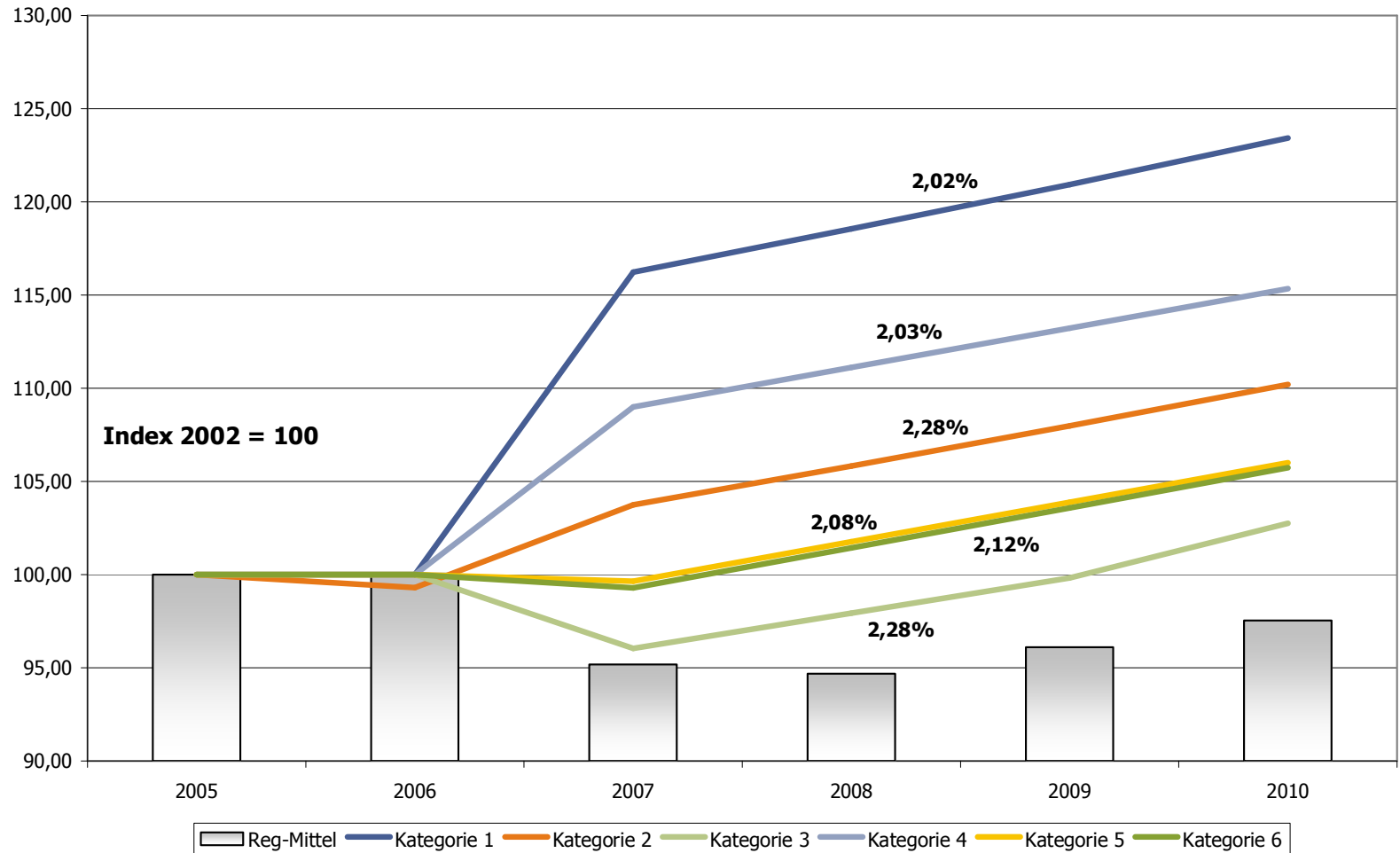


# Agenda

- Formelle Zuständigkeiten
- Status Quo (Gelebte Praxis)
- Zwischenfazit
- Stationspreissystem
- Neujustierung Zuständigkeiten

# Stationspreissystem

## Entwicklung Stationspreise - Beispiel NRW



Anmerkung: Prozentwerte in der Abbildung geben die durchschnittliche jährliche Steigerung der jeweiligen Stationspreiskategorie seit 2007 an

# Stationspreissystem

Bewertung: Intransparenz von Kosten und Leistungen

- Äquivalenz
- Kostenbasis und Angemessenheit der Stationspreise
- Planbarkeit der Leistungen / Definition Leistungsumfang
- Zuglängenfaktor
- Preisfortschreibung: Stationspreise steigen konstant (ohne erkennbaren Gegenwert)
- Vermarktungserlöse ohne Berücksichtigung im Stationspreis, obwohl Erlöse sachlogisch mit Stationsnutzung verbunden

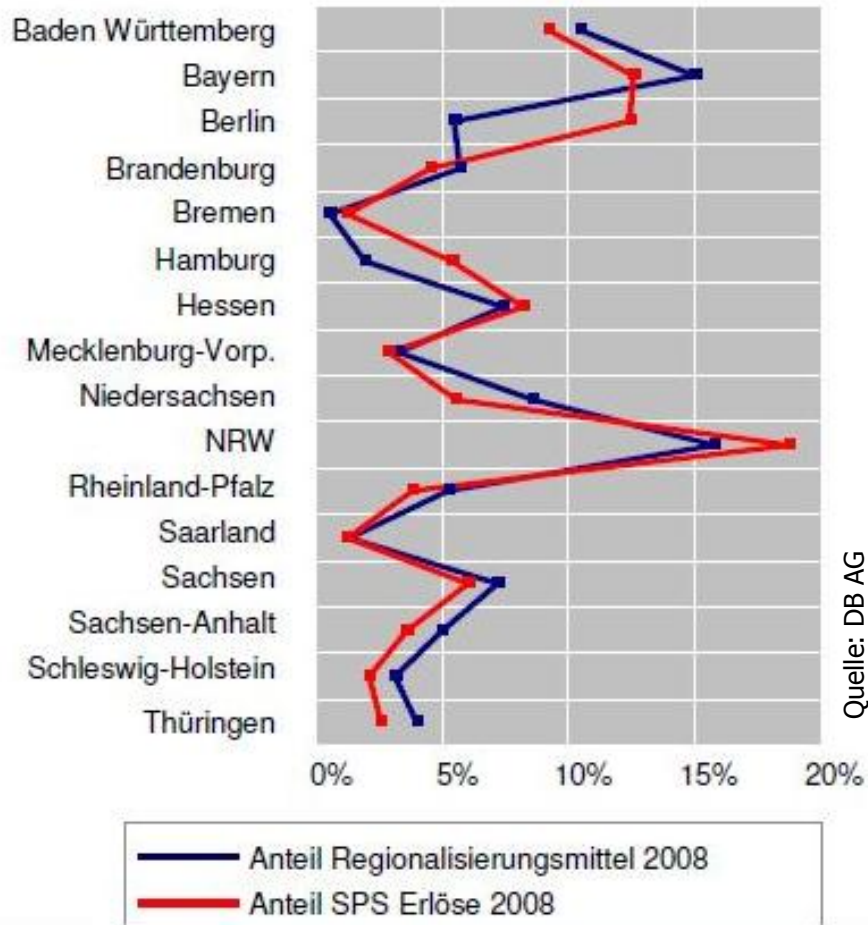
# Stationspreissystem

Bewertung: Bundesnetzagentur

- Mit Bescheid vom 10.12.2009 erklärte die Bundesnetzagentur die Preisliste des Stationspreissystems der DB Station&Service für ungültig
- DB Station&Service könne die Preisdifferenzierungen des Stationspreissystems nicht erklären, daher wirken die Stationspreise diskriminierend
- dies gilt insb. für die länderspezifischen Unterschiede
- Das Stationspreissystem ist intransparent und die Aufteilung von Kosten und Erlösen nicht schlüssig
- Angaben zur Preisbildung in den allg. Geschäftsbedingungen (ABP) widersprechen augenscheinlich der Praxis

# Stationspreissystem

Preisgestaltung DB orientiert sich an RegG-Mitteln



# Stationspreissystem

## Anforderungen an ein modifiziertes System

- **Transparenz**
  - Definition von Leistungstiefe und Leistungsumfang
  - Verbindlichkeit der Leistungen
  - Offenlegung der Kostenkalkulation
  - Messung Qualität (Fahrgäste)
  - „Modulsystem“ mit Einheitspreisen nach Vorbild Österreich
- **Äquivalenz**
  - Nachweis Instandhaltungsaufwand (LuFV!)
  - Anrechnung Erlöse Retail
  - Abschaffung Zuglängenfaktor
- **Anreize**
  - Modifizierung des ABP-Anreizsystems
  - Möglichkeit der Ersatzvornahme

# Agenda

- Formelle Zuständigkeiten
- Status Quo (Gelebte Praxis)
- Zwischenfazit
- Stationspreissystem
- Neujustierung Zuständigkeiten

# Neujustierung Zuständigkeiten

## Ziele und Lösungen

- Ausgleich zwischen Organisation und Finanzierung
- verbesserte Einbeziehung der Nutzer / Besteller
  - mehr Aufgabenverantwortung für die Länder
- Höhere Effizienz
- Transparenz / Vergleichbarkeit
- effizientes Angebot für die Fahrgäste
  - Anwendung des Besteller-/Erstellerprinzips und Wettbewerb (um den Markt)



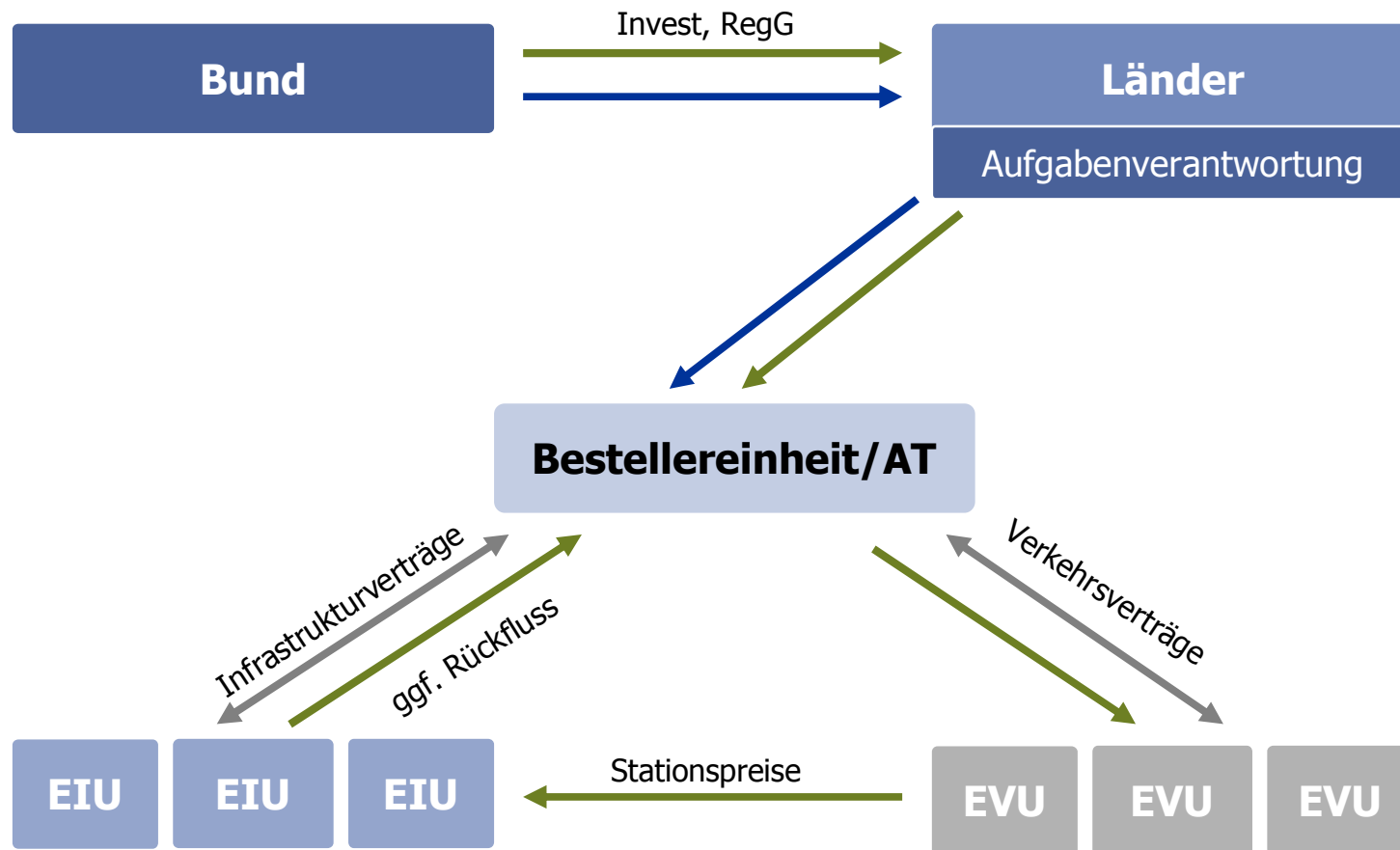
# Neujustierung Zuständigkeiten

## Eckpunkte und Rahmenbedingungen

- Mögliche Eckpunkte:
  - Länder übernehmen die Infrastruktur von DB Station&Service (Optionsmodell)
  - Regieeinheit des Aufgabenträgers zuständig für Vorhaltung
  - wettbewerbliche Vergabe von Infrastrukturleistungen an EIU
  - Verträge mit EIU auf Basis von Mini-LuFV
- Rahmenbedingungen:
  - Bund kann sich nicht aus der Finanzierungsverantwortung (Invest) zurückziehen
  - Einbeziehung aller Akteure

# Neujustierung Zuständigkeiten

## Schema Organisations- und Finanzierungsbeziehungen



# Neujustierung Zuständigkeiten

## Vorteile

- Finanziers und Nutzer haben einen größeren Einfluss auf das Infrastrukturangebot und dessen Entwicklung
- Verhinderung Gewinnabfluss aus der Infrastruktur
- enge Abstimmung der Infrastruktur mit der Verkehrsleistung über die Aufgabenträger (SPNV und ÖPNV)
- Einsparpotenziale durch Wettbewerb um Infrastrukturleistungen (Planung und Ausführung)
- starke Leistungsanreize für die EIU
- Vergleichbarkeit, Überprüfbarkeit der Infrastrukturleistungen

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**



# Kontakt

**Thomas Petersen**

KCW GmbH

Büro Berlin

Bernburger Straße 27

D-10963 Berlin

Fon: +49 (0) 30/40 81 768 – 72

Fax: +49 (0) 30/40 81 768 – 61

Mail: [petersen@kcw-online.de](mailto:petersen@kcw-online.de)

Web: [www.kcw-online.de](http://www.kcw-online.de)