

„Spannungsfeld Trassenentgelte: Der Staat als Regulator, Eigentümer und Nachfrager“

Den wenigsten Bahnkunden dürfte bekannt sein, dass auch Züge für die Nutzung der Schieneninfrastruktur eine „Maut“ entrichten müssen. Während die PKW-Maut in Deutschland erst seit kurzem diskutiert wird und LKWs seit 2005 Maut für die Nutzung der Straßen bezahlen, wurde das erste Trassenpreissystem (TPS) der Deutschen Bahn AG bereits mit der Bahnreform 1994 eingeführt. Seit diesem Zeitpunkt werden die beiden Bereiche Infrastruktur und Verkehr zudem in rechtlich getrennten Konzernunternehmen betrieben. D.h. neben den Wettbewerbern der Deutschen Bahn AG müssen auch die DB-Töchter Fernverkehr, Regio und Cargo eine Nutzungsgebühr für die Schieneninfrastruktur bezahlen. Um einen diskriminierungsfreien Zugang zur monopolistischen Infrastruktur zu gewährleisten, wacht die Bundesnetzagentur insbesondere über eben diese Trassenentgelte.

Die auch als Schienenmaut bezeichneten Entgelte sollen zum einen die Kosten der Infrastrukturnutzung abdecken, müssen aber auf der anderen Seite auch verkehrs- bzw. fiskalpolitischen Zielen Rechnung tragen. So hat die (ehemalige) Bundesregierung beschlossen, die Trassenentgelte von Güterverkehren durch Subventionen zu senken, um eine Verschiebung des Verkehrs auf die Straße zu verhindern. Im Personenverkehr tritt der Staat direkt als Nachfrager auf und bestellt über Verkehrsverbünde Nahverkehre. Von jährlich ca. 8 Mrd. Euro, die hierfür aufgewendet werden, fließen ca. 40% an die Infrastruktur. Darüber hinaus leistet die Bundesregierung auch direkte Zahlungen für Investitionen in die Schieneninfrastruktur. Der Staat tritt also gleichzeitig auch als Finanzier bzw. Nachfrager auf.

Bis Ende 2017 wurden die Trassenentgelte in Deutschland auf Durchschnittskostenbasis berechnet. Mit Verabschiedung der Richtlinie 2012/34/EU sieht die EU jedoch vor, dass sich die Trassenentgelte an den direkten Kosten/Grenzkosten orientieren sollen. Je nach Tragfähigkeit der einzelnen Verkehre können zur Deckung der Vollkosten Aufschläge erhoben werden. Im Rahmen des Seminars sollen in einem ersten Schritt die wettbewerbspolitischen und regulierungsökonomischen Grundlagen der Regulierung des Eisenbahnsektors und insbesondere der Trassenpreisfestlegung erarbeitet werden. Unter Berücksichtigung der gewonnenen Erkenntnisse soll dann in einem weiteren Schritt und unter Berücksichtigung des skizzierten gesamtsektoralen Kontextes, die praktische Umsetzung evaluiert werden. Hierzu sind die folgenden Themenschwerpunkte vorgesehen:

- **Die Liberalisierung des Europäischen Eisenbahnsektors**
 - Grundlagen der Liberalisierung und Regulierung von Netzindustrien
 - Europäische Verkehrspolitik und die Schaffung eines Eisenbahnbinnenmarktes (insbesondere Verordnung 913/2010)
 - Darstellung der Entwicklung der Eisenbahnregulierung in Deutschland und der EU
- **Festlegung der Trassenentgelte**
 - Erstbeste Lösung und Ramsey-Boiteux
 - Richtlinie 2012/34/EU und TPS 2018
 - Stand Umsetzung in der EU
- **Marktsegmente und Preiselastizität**
 - Konzepte der Marktabgrenzung

- Marktsegmente im Schienenverkehrssektor
- Methoden zur Elastizitätsbestimmung
- **Anreizvertrag vs. Anreizregulierung**
 - Grundlagen der Kosten- und anreizbasierten Regulierung
 - TPS 2019 und Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
- **Auktionen vs. Direktvergabe von Schienenpersonennahverkehren**
 - Zum Begriff der staatlichen Beihilfe - Altmark Trans
 - Vertragsausgestaltung und Anreizsetzung (Netto vs. Bruttoverträge, Weitergabe von Infrastrukturnutzungsgebühren an den Besteller)

Teilnahmevoraussetzungen

Das Seminar ist als integriertes Pro- und Hauptseminar konzipiert. Als Grundvoraussetzung zur Teilnahme sollten Sie im Bachelorstudiengang die Veranstaltungen Wettbewerbspolitik und –Strategie und im Masterstudiengang die Veranstaltungen Regulierungsökonomie absolviert haben. Fehlen Ihnen entsprechende Vorkenntnisse, erwarten wir von Ihnen eine eigenständige Aneignung im Selbststudium.

Ablaufplan

Die Themenvergabe erfolgt in einer Kick-off Veranstaltung am 19. Oktober 2018 in Hörsaal (**wird noch bekannt gegeben**). Am 30. November 2018 werden wir den Arbeitsstand im Rahmen einer Postersession besprechen. Die Präsentation der Arbeiten erfolgt im Rahmen einer Blockveranstaltung voraussichtlich am 25. und 26. Januar 2019. Dabei werden die Referate durch Ko-Referate ergänzt. Nach der Präsentation besteht die Möglichkeit, Änderungen in die Arbeit einzuarbeiten. **Die Teilnahme an der Kick-off Veranstaltung, der Postersession und den Präsentationen ist verpflichtend.** Unentschuldigtes Fehlen an einem der Pflichttermine führt zum Ausschluss von der Veranstaltung.

Abschlussnote

Die Abschlussnote setzt sich aus der Seminararbeit im Umfang von 10 Seiten, der Präsentation und dem Ko-Referat zusammen. Unentschuldigtes Fehlen an einem der Pflichttermine führt zum Ausschluss von der Veranstaltung (Bewertung mit null Punkten).

Wichtige Termine im Überblick

11.06.2018 – 13.07.2018	Anmeldung im S3C, übersenden von Leistungsnachweis und ggf. Bachelorzeugnis. Bitte melden Sie sich frühzeitig an. Wir behalten uns das Recht vor, unvollständige Anmeldungen kommentarlos abzulehnen. Die Plätze sind kontingentiert.
19.10.2018, 12 Uhr	Kick-off Veranstaltung mit Themenvergabe in Hörsaal (wird noch bekannt gegeben) (Pflichttermin).
Bis 16. November 2018	Gliederungsbesprechung mit dem jeweiligen Betreuer.
30.11.2018, 12 Uhr	Postersession in Hörsaal (wird noch bekannt gegeben) (Pflichttermin).
Mitte Januar 2019	Abgabe der vorläufigen Arbeiten.
25. und 26. Januar 2019	Präsentation der Arbeiten und der Ko-Referate in Hörsaal (wird noch bekannt gegeben) (Pflichttermin).
Zwei Wochen später	Abgabe der finalen Arbeiten.