
VDV-Mitteilung

9053

3/2014

Kalkulationsgrundlagen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit kleinen oder mittleren Netzen

inkl. Erläuterungen, Stand März 2014

„Kalkulationsgrundlagen und Preisbildung für
Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit kleinen
oder mittleren Netzen – Fortschreibung ausgewählter
Konfliktpunkte zwischen betroffenen Eisenbahn-
infrastrukturunternehmen und Bundesnetzagentur“

Gesamtbearbeitung

Ausschuss für Nichttechnische Fragen der Eisenbahninfrastruktur

Kalkulationsgrundlagen und Preisbildung für Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit kleinen oder mittleren Netzen

Fortschreibung ausgewählter Konfliktpunkte zwischen betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Bundesnetzagentur

Stand: März 2014

Vorbemerkung

Der VDV hatte im April 2011 einen ersten Leitfaden zu Kalkulationsgrundlagen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorgelegt (VDV-Mitteilung 9053/11 "Kalkulationsgrundlagen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit kleinen oder mittleren Netzen"). Neben der Ausrichtung speziell auf Unternehmen, deren Netze regelmäßig 2.000 Kilometer Streckenlänge nicht übersteigen, stand nicht die (juristische) Interpretation der Rechtsgrundlagen, sondern die betriebswirtschaftliche Betrachtung im Vordergrund.

Dieser Leitfaden erfüllte darüber hinaus die Funktion des "ersten Aufschlags" mit dem Ziel, die Diskussionen und Interpretationen im Spannungsfeld zwischen betriebswirtschaftlichen Voraussetzungen und geltendem Rechtsrahmen voranzubringen.

Gemeinsam mit der Bundesnetzagentur wurde in den letzten Monaten erörtert, wie den Ansprüchen und Erwartungen der Infrastrukturunternehmen im Rahmen der Anwendung des Eisenbahnrechts Rechnung getragen werden kann.

Auf eventuelle Konflikte zwischen unternehmerischer Einschätzung und behördlicher Auslegung wird im Folgenden hingewiesen. Die Abwägung, wie es mit streitigen Sachverhalten umgeht, nimmt jedes Unternehmen selbst vor.

Neben den oben genannten betriebswirtschaftlichen Zusammenhängen kam es nun auch darauf an, die aus unternehmerischer Sicht notwendigen Schritte mit dem im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und in der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) formulierten Rechtsrahmen in Übereinstimmung zu bringen. Ziel war es ferner, bei den Regelungen, die einer Auslegung bedürfen, eine für alle Seiten tragfähige Vorgehensweise zu definieren.

Aufgrund der Weiterentwicklung des Rechtsrahmens – hier insbesondere die Überführung des so genannten Recast in nationales Recht, Änderungen im Rahmen des vierten Eisenbahnpaketes der Europäischen Union und dem von der Kommission angestrebten, für die Mitgliedsstaaten dann verbindlichen Implementing Act zur Bestimmung der „Direct Costs“ (direkte Kosten des Zugbetriebs) – ist eine vollständige Überarbeitung der VDV-Mitteilung 9053/11 geplant.

Insofern dienen die folgenden Ausführungen der Ergänzung und weiteren Interpretation der VDV-Mitteilung. VDV-Mitteilung und Erläuterungen sind daher bis zum Erscheinen der vollständigen Überarbeitung zusammen zu betrachten.

Übersicht

Kap.	Thema	Diskussionsstand
1	Netzzuschnitt und Kalkulation des Grundpreises	✓
2	Abgrenzung zwischen Instandhaltung und Investition	✓
3	Pachtstrecken	
3.1	Laufzeit und Inhalt der Pachtverträge	✓
3.2	Kapitalstruktur	✓
4	Kostenstrukturen: Konsequenz aus Nachfragschwankungen	✓ (teilw.)
5	Stilllegungsrisiken	↔
6	Abschreibungen	↔
7	Rendite	↔

1 Preisbildung, Netzzuschnitt und Kalkulation des Grundpreises

Ausgangslage:

Basis der Preisbildung sind die Grenzkosten. Da bei einer fixkostendominierten Leistung die Kalkulation auf Grenzkostenbasis (Grenzkosten < Durchschnittskosten) zwingend zu Verlusten führen würde, sind die Grenzkosten für die Bewirtschaftung der Eisenbahninfrastruktur nicht auskömmlich. Dabei ist zu berücksichtigen:

- Das EIU muss insgesamt Kostendeckung erreichen (einschließlich einer angemessenen Rendite). Das ist entweder durch Preisaufschläge oder durch andere Einnahmen (z. B. durch den Gesellschafter) möglich. In der Praxis sind auch Mischformen möglich, d. h. teilweise Kostendeckung durch Gemeinkostenaufschläge, noch verbleibende Unterdeckung aus anderen Quellen.
- Bei Kostendeckung aus anderen Quellen muss eine Genehmigung vorliegen, d. h. die „anderweitige Kostendeckung“ muss nachgewiesen werden können.
- Bei Kostendeckung über Gemeinkostenzuschläge sind diese nach Markttragfähigkeit der jeweiligen Marktsegmente (z. B. Güterverkehr, Personenverkehr) zu kalkulieren.

Für die unternehmerische Praxis ist von Bedeutung, ob und ggf. unter welchen Voraussetzungen eine streckenscharfe bzw. abschnittsweise Kalkulation vorgenommen werden kann.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen weisen darauf hin, dass je nach Situation (z. B. Netzzuschnitt, Nachfragestruktur, Unternehmensgröße, Trägerschaft) sowohl eine Gesamtnetz betrachtung als auch eine differenzierte Kalkulation betriebswirtschaftlich vorteilhaft sein kann.

Die Bundesnetzagentur geht im Regelfall davon aus, dass der Grundpreis (ggf. pro Marktsegment) für das gesamte vom Infrastrukturbetreiber bewirtschaftete Netz ermittelt wird. Dadurch kann gerade bei unterschiedlicher Nachfrage bzw. Auslastung der Netzcharakter gestärkt werden, weil über die ausgleichende Wirkung die starken die schwachen Strecken(abschnitte) stützen können.

Ausnahmemöglichkeiten sieht die Bundesnetzagentur

- bei Teilnetzbildung mit räumlicher Trennung (Unternehmen bewirtschaftet mehrere voneinander getrennte Netze),
- bei Maßnahmen als Anreiz für Mehrverkehr, die streckenscharf zugeordnet werden (vorübergehende Maßnahme; § 23 Abs. 2 EIBV) und so den lokalen bzw. regionalen Interessen dienen können (nur als Entgeltnachlass möglich).
- bei streckenspezifischen Investitionen für Maßnahmen zur Steigerung der Nutzungsmöglichkeiten (z. B. Kapazitätssteigerung) und/oder Kostensenkung (§ 22 Abs. 2 EIBV; nur als Entgeltzuschlag möglich).

Dabei müssen Entgeltnachlässe als Anreiz für Mehrverkehre in einem oder mehreren Marktsegmenten für alle darin tätigen Zugangsberechtigten in gleicher Weise angewendet werden (Gebot der Diskriminierungsfreiheit).

Entgeltzuschläge für streckenspezifische Investitionen setzen voraus, dass das Infrastrukturunternehmen nachweist, andernfalls die Maßnahme aus kaufmännischen Erwägungen nicht durchführen zu können bzw. nicht durchzuführen. Die Aufschläge müssen nachvollziehbar auf die jeweilige Maßnahme zurechenbar sein

In Fällen, in denen ein Dritter (z. B. ein Aufgabenträger) konkrete Maßnahmen fördert (§ 20 Abs. 1 EIBV), muss dies mindestens für alle Zugangsberechtigten des dadurch mittelbar geförderten Marktsegments preiswirksam werden.

Ergebnis:

Aus Sicht der Unternehmen ist die Interpretation der Bundesnetzagentur grundsätzlich tragfähig. Eine plausible Erläuterung für das jeweilige Vorgehen ist zumutbar. Damit könnten auch längere, gleichwohl nur vorübergehende, Maßnahmen als Anreiz für Mehrverkehr preislich angemessen berücksichtigt werden.

Je mehr bzw. je länger vom Regelfall abgewichen werden soll, desto präziser muss der Infrastrukturbetreiber dies begründen.

2 Abgrenzung zwischen Instandhaltung und Investition

Ausgangslage:

In den Unternehmen werden Instandhaltungen (in voller Höhe ergebniswirksam) und Investition (periodenbezogen ergebniswirksam) teilweise unterschiedlich abgegrenzt (z. B. in Abhängigkeit des Umfangs der Maßnahmen).

Die Bundesnetzagentur orientiert sich bei der Prüfung der Entgelte an der Handelsbilanz. Die in den Unternehmen gewählte Zuordnung muss daher im Regelfall handelsrechtlich tragfähig sein.

Ergebnis:

Es besteht Einigkeit darüber, zur Ermittlung der Entgelte im Grundsatz die handelsrechtlichen Rechnungslegungsvorschriften zugrunde zu legen. Bei nachvollziehbarer, sachlicher Begründung kann die Bundesnetzagentur einer zu Kalkulationszwecken durchgeführten Periodisierung von Instandhaltungsmaßnahmen zustimmen, wenn dies unter sonst gleichen Bedingungen zu einer unverhältnismäßig starken Schwankung der Trassenpreise führen würde.

Insofern kann ein Infrastrukturbetreiber, falls mit unverhältnismäßig starken Schwankungen der Trassenpreise zu rechnen ist, auch bei umfangreichen Instandhaltungsmaßnahmen eine rechnerische Verteilung über mehrere Perioden vornehmen. Die im Regelfall nicht zulässige Kostenunterdeckung in einzelnen Jahren würde in diesen begründeten Fällen akzeptiert (Grundsatz für Infrastrukturunternehmen: Kostendeckung insgesamt).

Eine zu Kalkulationszwecken kürzere Abschreibungsdauer als unter handelsrechtlichen Gesichtspunkten zulässig, ist aus Sicht der Bundesnetzagentur jedoch nicht möglich.

3 Pachtstrecken

3.1 Laufzeit und Inhalt der Pachtverträge

Ausgangslage:

Der Betrieb von Infrastruktur auf der Basis von Pachtverträgen wirft in verschiedener Hinsicht besondere Fragen auf.

Erstens liegt die Laufzeit der Verträge in aller Regel deutlich unter den (vergleichsweise langen bis sehr langen) Abschreibungszeiten der Investitionen, die der Pachtnehmer im Laufe des Pachtvertrages in die Strecke tätigt (bzw. tätigen muss, sofern es sich um sicherheitsrelevante Maßnahmen handelt). Um die betriebswirtschaftlichen Risiken im Falle eines Rückfalls an den Eigentümer abzudecken, müsste deutlich kürzer beschrieben werden. Hieraus resultierten in vielen Fällen hohe bzw. prohibitiv hohe Nutzungsentgelte. Insofern ist die Abwägung zwischen diesen Risiken und den Nachfragereaktionen eine besondere Herausforderung für das Infrastrukturunternehmen als Pachtnehmer. U. a. ist auch hierbei ungeklärt, ob bzw. inwieweit unter diesen besonderen Voraussetzungen eine Verkürzung der Nutzungsdauer über den handelsrechtlichen Regelfall hinaus möglich ist.

Zweitens basieren die Pachtverträge in vielen Fällen auf der alten Marktordnung (hier insbesondere: kein Zugangsanspruch für Eisenbahnverkehrsunternehmen, kein Stilllegungsverfahren mit Angebotsverpflichtung für Eisenbahninfrastrukturunternehmen). Nach heutigen (eisenbahnrechtlichen) Maßstäben würden die Verträge anders geschlossen werden bzw. werden müssen. Insbesondere sollten Pachtverträge einen fairen Interessenausgleich zwischen Pachtgeber und Pachtnehmer leisten. Dies schließt eine angemessene Regelung der vom Pächter durchzuführenden werterhaltenden und wertsteigernden Maßnahmen für jeden Zeitpunkt der Vertragsdauer ein.

Ergebnis:

Die Bundesnetzagentur beabsichtigt auch in diesen Fällen, grundsätzlich zunächst alle Lösungen zu akzeptieren, die mit den handelsrechtlichen Vorschriften übereinstimmen. Eine Prüfung der Altverträge auf Billigkeit ist nicht Gegenstand der Regulierung.

Allerdings soll vermieden werden, dass Unternehmen durch unter anderen Voraussetzungen geschlossene (Alt)Verträge benachteiligt werden. Für die Zukunft sollen Pachtgeber und Pachtnehmer die Schwachstellen aus heutiger Sicht beheben.

Insbesondere sollten Pachtverträge wie unter Wettbewerbsbedingungen „auf Augenhöhe“ unter gleichrangigen Bedingungen geschlossen werden. Dies schließt eine Regelung über die faire Behandlung von durch den Pächter erfolgenden notwendigen Investitionen ein, die den Wert des Pachtgegenstandes noch über das Vertragsendes hinaus erhöhen. Auch sollten eventuell zwingende größerer Maßnahmen darin gesondert behandelt werden. Dies kann z. B. durch einen Anspruch auf eine in Relation zur Maßnahme angemessene Verlängerung der Pachtdauer vereinbart werden. So könnten wesentliche Konflikte zwischen Pachtvertrag auf der einen und Entgeltregulierung auf der anderen Seite für alle Beteiligten angemessen gelöst werden.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Bundesnetzagentur halten diese Fälle durch Einzelfallprüfungen für lösbar.

3.2 Kapitalstruktur

Ausgangslage:

Eine weitere Besonderheit von Pachtstrecken ist die vom Regelfall der Regulierung abweichende Kapitalstruktur: Da üblicherweise weder das zivilrechtliche noch das wirtschaftliche Eigentum beim verantwortlichen Infrastrukturunternehmer (Pachtnehmer) liegt, ist die Pachtstrecke beim Pächter nicht als Betriebsvermögen aktivierbar. Folglich wird sie bei der Ermittlung der Rendite auf Eigenkapitalbasis im Sinne eines angemessenen Gewinns nicht berücksichtigt.

Ein regulatorisch zulässiger Gewinnanspruch allein auf das betriebsnotwendige Kapital aus dem Betrieb der Pachtstrecke bestünde somit nicht, lediglich eine Deckung der tatsächlich entstehenden Kosten (z. B. Instandhaltungsaufwand, Pachtzins) kann berücksichtigt werden. Nicht gedeckt bleiben daher Wagnis und Gewinn des Unternehmens z. B. aus Nachfrageschwankungen.

Dieser Gegensatz scheint theoretisch nicht auflösbar. Der praktische Beleg, dass dieser Konflikt grundsätzlich zu nicht angemessenen Renditen für das Infrastrukturunternehmen als Ganzes führt, ist nach Auffassung der Bundesnetzagentur derzeit nicht erbracht. Insofern sollten eventuelle Praxisfälle abgewartet und ggf. einer Einzelfallbetrachtung unterzogen werden.

Ergebnis:

Zur Beurteilung der tatsächlichen Wirkungen von Pachtverhältnissen hat die Bundesnetzagentur auf der Grundlage öffentlich zugänglicher Daten aus Jahresabschlüssen eine erste Abschätzung zur Situation des Anlagevermögens und der Eigenkapitalbasis anhand einer Stichprobe von Unternehmen vorgenommen. Eine signifikante Abweichung für die Gesamtheit der betrachteten Unternehmen von den erwarteten Durchschnittswerten lässt sich nicht feststellen. Allerdings könnte das auch darauf zurückzuführen sein, dass lediglich (kleinere) Teile der jeweils bewirtschafteten Netze gepachtet sind.

In den Fällen, in denen eine Benachteiligung im Vergleich zu anderen, ähnlichen Infrastrukturbetreibern gegeben scheint, sollen im Rahmen des geltenden Rechts daher Einzelfallprüfungen erfolgen. Ähnliches gilt auch für Infrastrukturunternehmen, die auf Festwertbasis bilanzieren.

4 Kostenstrukturen: Konsequenz aus Nachfrageschwankungen

Ausgangslage:

Die Kostenstrukturen typischer Eisenbahninfrastrukturen zeichnen sich durch einen vergleichsweise geringen Anteil variabler Kosten aus. Daraus folgt ein relativ hohes Risiko aus Nachfrageeinbrüchen. Das gilt beispielsweise dann, wenn wegen unzureichender Finanzierung der öffentlichen Hand Nahverkehrsleistungen reduziert, ggf. vollständig eingestellt werden müssen. Bedingt durch die Kostenstruktur und die auch kaufmännisch langfristige Perspektive bestehen kaum Spielräume zu einer korrespondierenden Einsparung an Kosten.

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht liegt es nahe, diesem Risiko im Rahmen der Trassenpreisgestaltung Anreize entgegenzusetzen. Unmittelbare Anreize für Mehrverkehre ergäben sich aus einer degressiven Preisgestaltung (also sinkende Preise bei zunehmender Nachfrage). Zu berücksichtigen ist dabei, dass degressive, d. h. für verschiedene Nutzer bzw. Nutzungssituationen unterschiedliche Preise erheblich mehr Diskriminierungspotential bergen als eine "normale" Preisgestaltung.

Ergebnis:

Eine streckenspezifische degressive Preisgestaltung ist grundsätzlich möglich. Sie ist allerdings an vergleichsweise restriktive Bedingungen geknüpft:

- Sie ist begrenzt auf sich durch die Größendegression zurückzuführende Einsparung an Verwaltungskosten (vgl. § 23 Abs. 1 EIBV).
- Die Nachlässe dürfen sich nur auf einen bestimmten Schienenwegeabschnitt beziehen.
- Sie müssen für alle EVU in vergleichbaren Marktsegmenten gelten.

In besonderen Fällen wäre eine vergleichsweise einfache Handhabung degressiver Preissetzung möglich. Dies wäre vor allem im Falle zweiseitiger Monopole (ein Anbieter, ein Nachfrager) ohne Diskriminierungsverdacht umsetzbar. Ein in der Praxis durchaus relevanter Fall wäre die ausschließliche Bedienung einer Strecke im SPNV, so dass dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausschließlich ein Aufgabenträger als Nachfrager gegenübersteht. In diesen Fällen führte die Nachfragesteigerung zu einer – wettbewerblich irrelevanten – Senkung der Entgelte. Blicke das Entgelt gleich, stiege unter sonst gleichen Bedingungen (vor allem: gleiche Kosten) der Erlös des Infrastrukturbetreibers.

Als besondere Ausprägung der Degression wäre im Einzelfall auch ein Pauschalpreis ("Flat Rate") für die Durchführung von Zugfahrten möglich. Das EIU muss dabei berücksichtigen, dass unerwartete und mehr als marginale Abweichungen der Nachfrage ein Nachsteuern erfordern.

Für eventuelle zusätzliche Nutzer muss aber in jedem Fall ein „klassisches“ Entgelt ausgewiesen werden. Das kann z. B. der rechnerische Durchschnittspreis für den Hauptnutzer sein.

5 Stilllegungsrisiken

Ausgangslage

Eisenbahninfrastruktur wird im Vergleich zu anderen Investitionsgütern mit überdurchschnittlich langen Abschreibungszeiträumen betrieben. Damit ist ein überdurchschnittliches Risiko verbunden, weil sich die Nachfrage der EVU kurzfristig, allenfalls mittelfristig orientiert.

Hinzu kommt, dass die Abschreibungszeiträume insgesamt zwar überdurchschnittlich lang, die einzelnen Gewerke gleichwohl stark abweichend abgeschrieben werden. Daraus folgt, die Infrastruktur als Ganzes ist nie ganz bzw. annähernd gleich abgeschrieben (Re-Finanzierungs- bzw. Re-Investitionsfälle). Damit ist die in anderen Bereichen übliche Risikoverrechnung über Produktlebenszyklen ausgeschlossen.

Es bestehen unterschiedliche Auffassungen darüber, ob diese Risiken eine Besonderheit darstellen oder in anderen anlageintensiven Branchen nicht ungewöhnlich sind

Ergebnis

Die Bundesnetzagentur vertritt die Auffassung, dass die für Infrastrukturunternehmen relevanten Risiken über die maximale Eigenkapitalrendite, die für regulatorische Zwecke von unabhängigen Gutachtern ermittelt wurden (siehe „Gutachten zur Bestimmung der Kapitalkosten für Eisenbahninfrastrukturunternehmen“, online unter http://www.bundesnetzagentur.de/cln_1931/DE/Sachgebiete/Eisenbahnen/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Gutachten/gutachten-node.html#doc266152bodyText1), ausreichend berücksichtigt werden. Bei der Ermittlung eines angemessenen Eigenkapitalzinssatzes werden Vergleichsunternehmen zugrunde gelegt, deren Investitionsgüter ebenso überdurchschnittlich lange – und zum Teil stark abweichende – Abschreibungsdauern aufweisen.

Stilllegungsrisiken, die auf Rückzahlungsverpflichtungen zurückzuführen sind, wenn die öffentliche Hand Infrastrukturmaßnahmen gefördert und entsprechende Verpflichtungen vorgenommen hat, können über Rückstellungen abgebildet werden. Voraussetzung ist, dass die Rückzahlungsverpflichtung im handelsrechtlichen Sinne hinreichend wahrscheinlich und nach handelsrechtlichen Grundsätzen entsprechend bewertet ist.

Aus Sicht der Eisenbahninfrastrukturunternehmen wäre es wünschenswert, wenn Stilllegungsrisiken über zusätzliche, nachvollziehbare Wagnis- bzw. Gewinnaufschläge abgebildet werden könnten. Für diese Anteile könnte im Gegenzug eine Gewinnausschüttung ausgeschlossen werden; die Rücklagen wären zu versteuern (im Vergleich zum vermiedenen Risiko zu vernachlässigen).

6 Abschreibungen

Ausgangslage

Die EIU halten den Ansatz kalkulatorischer Abschreibungen aus betriebswirtschaftlicher Sicht für angemessen, um die Refinanzierung der Infrastruktur zu sichern. Die gilt insbesondere dann, wenn durch technischen Fortschritt und/oder durch behördliche Auflagen höhere Kosten zu erwarten sind. Auch ist durch die Änderung der öffentlichen Finanzierungspraxis in der Regel offen, ob auch für Folgemaßnahmen Zuschüsse eingeworben werden können.

Die Bundesnetzagentur vertritt die Auffassung, dass sich der Ansatz bilanzieller Abschreibungen zwingend aus der Rechtslage ergibt. Gemäß dieser können nur tatsächlich entstehende Kosten in der Preisbildung berücksichtigt werden. Insofern ist die Abschreibung auf Wiederbeschaffungswerte ausgeschlossen.

Ergebnis

Der Interessengegensatz scheint nicht auflösbar.

Die Bundesnetzagentur vertritt die Auffassung, Preisentwicklungen durch die Anwendung einer nominalen (im Gegensatz zu einer realen) Kapitalverzinsung bei der Bestimmung der zulässigen Rendite bereits zu berücksichtigen.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen halten dies für nicht ausreichend. Hierfür werden u. a. die fortschreitenden technisch-betrieblichen Anforderungen auch kleiner und mittlerer Eisenbahnen angeführt.

7 Rendite

Ausgangslage

Zwischen Unternehmen und Regulierungsbehörde herrschen unterschiedliche Auffassungen darüber, auf welche Größe (und in welcher Höhe) die Ermittlung der Rendite abzustellen ist.

Die Bundesnetzagentur stützt sich auf die Eigenkapitalrendite (Wortlaut der Gesetzesbegründung: Gewinn). Aus Sicht der regulierten Infrastrukturbetreiber bildet dies die Realität vor allem kleiner Unternehmen nicht angemessen wieder. Schwierigkeiten sehen die Bahnen insbesondere bei Gesellschaften, die mit vergleichsweise wenig Eigenkapital produzieren (siehe hierzu die Ausführungen zur Kapitalstruktur

Ergebnis

Es besteht ein Konflikt zwischen dem nach Aussage der Regulierungsbehörde rechtlich zwingendem Bezug zur Eigenkapitalrendite und den von den Unternehmen dargelegten betriebswirtschaftlichen Zielsetzungen.

Die Überprüfung der Einhaltung der gesetzlichen Entgeltobergrenze erfolgt einzelfallbezogen. In diesem Rahmen können die Unternehmen auch vortragen und belegen, dass die auf Basis der Annahmen des CAPM abgeleitete Eigenkapitalverzinsung aufgrund unternehmensspezifischer Besonderheiten nicht angemessen erscheint. Die Bundesnetzagentur hat in diesen Fällen eine sachgerechte Prüfung zugesichert. Aufgrund der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist allerdings davon auszugehen, dass viele Infrastrukturgesellschaften die von der Bundesnetzagentur festgestellte zulässige Rendite ohnehin am Markt nicht erzielen werden können.

Kalkulationsgrundlagen für Eisenbahninfrastrukturunter- nehmen mit kleinen oder mittleren Netzen

inkl. Erläuterungen, Stand März 2014

**„Kalkulationsgrundlagen und Preisbildung für
Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit kleinen oder mittleren Netzen
– Fortschreibung ausgewählter Konfliktpunkte zwischen betroffenen
Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Bundesnetzagentur“**

Gesamtbearbeitung:

Ausschuss für Nichttechnische Fragen der Eisenbahninfrastruktur

1. Einleitung

Seit dem 1. Januar 1994 sind Eisenbahnen verpflichtet, ihre öffentliche Eisenbahninfrastruktur Dritten gegen Entgelt diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen. Dabei folgt aus dem Diskriminierungsverbot nicht nur, dass alle (gleichartigen) Verkehre gleich zu behandeln sind, sondern bereits, dass die kalkulatorische Grundlage der Entgeltberechnung einer kaufmännischen Überprüfung standhält. Für die vertikal integrierten Unternehmen wurde daher eine rechnerische Trennung von Fahrweg und Transport bereits mit der ersten Stufe der Bahnreform vorgegeben.

Der eisenbahnrechtliche Rahmen wurde in den vergangenen Jahren auch mit Konsequenzen für die Kalkulationsgrundlagen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) weiterentwickelt. So wurde der Kreis der betroffenen Unternehmen bzw. Infrastrukturen erweitert sowie die Vorschriften über die rechnerische Trennung und den Jahresabschluss der Unternehmen verschärft. Außerdem wurden die Spielräume der EIU bei der Gestaltung der Nutzungsbedingungen verringert und die Befugnisse der Regulierungsbehörde ausgeweitet.

Diese Rahmenbedingungen gelten im Grundsatz für alle Eisenbahninfrastrukturen, die die Kriterien der Öffentlichkeit erfüllen und somit den Zugangsberechtigten diskriminierungsfrei zugänglich sein müssen.

Gleichwohl richten sich die Hinweise in diesem Leitfaden in erster Linie an Unternehmen, die kleine oder mittlere Netze bewirtschaften. Kleine oder mittlere Netze sind insbesondere solche, deren Streckenlänge regelmäßig 2.000 Kilometer nicht übersteigt. Größere Gesellschaften arbeiten zum Teil mit anderen unternehmerischen Zielsetzungen und Anforderungen an Rechnungslegung und Kalkulation, die in dieser Form nicht verallgemeinerbar sind.

Auch zwischen den kleineren EIU bestehen z. T. erhebliche Unterschiede in den Kosten- und/oder Nachfragestrukturen sowie der Ausgestaltung der Rechnungslegung, die eine Gleichbehandlung in der Beurteilung des betriebswirtschaftlichen Ansatzes erschweren.

Gemeinsam mit der Bundesnetzagentur wurde in den letzten Monaten erörtert, wie den Ansprüchen und Erwartungen der Infrastrukturunternehmen im Rahmen der Anwendung des Eisenbahnrechts Rechnung getragen werden kann. Hierzu wurden ausgehend von der VDV-Mitteilung 9053/11 wesentliche thematische Schwerpunkte identifiziert und diskutiert sowie weitest möglich zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Bundesnetzagentur abgestimmt. Die betrachteten Fragestellungen und Diskussionsergebnisse sind in der beiliegenden Fortschreibung ausgeführt.

Auf eventuelle Konflikte zwischen unternehmerischer Einschätzung und behördlicher Auslegung wird dabei explizit hingewiesen. Die Abwägung, wie es mit streitigen Sachverhalten umgeht, nimmt jedes Unternehmen selbst vor.

Die VDV-Mitteilung und die Erläuterungen der Fortschreibung sind daher bis zum Erscheinen der vollständigen Überarbeitung zusammen zu betrachten.

Im Zusammenhang mit der behördlichen Entgeltregulierung herrscht in vielen Unternehmen Unsicherheit darüber,

- wie weit die eisenbahnrechtlichen Verpflichtungen auf die allgemeine kaufmännische Sphäre durchschlagen, und – daraus abgeleitet –
- welche konkreten Inhalte die Regulierungsbehörde unter welchen Voraussetzungen einfordern darf.

Die Unsicherheit bzw. Sensibilität der EIU ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass diese ihre Tätigkeiten zum Teil auf irreversiblen Entscheidungen aufbauen müssen. Dazu zählen z. B. historische Entscheidungen über Streckenverläufe, die unter heutigen Rahmenbedingungen suboptimal sein können. Nicht zuletzt erfüllt der Verkehrsweg Schiene Funktionen, die im öffentlichen Interesse liegen und insofern – zumal i. d. R. ohne gesicherte Finanzierungsgrundlage – einer rein betriebswirtschaftlichen Bewertung entgegenstehen können.

Eventuelle Eingriffe in die unternehmerische Entscheidungsfreiheit bergen – je nach Ausgestaltung – erhebliche wirtschaftliche Risiken für die betroffenen EIU. Mittelbar können diese auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) durchschlagen, z. B. durch Rückbaumaßnahmen bis hin zu Stilllegungen.

Im Interesse aller Bahnen muss auch der zukünftige (Regulierungs-)Rahmen der heterogenen Struktur der Unternehmen und der Vielfalt örtlicher Besonderheiten Rechnung tragen.

Der VDV hatte im April 2011 einen ersten Leitfaden zur Kalkulationsgrundlagen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorgelegt. Neben der Ausrichtung auf Unternehmen mit kleinen und mittleren Netzen stand nicht die Interpretation der Rechtsgrundlagen, sondern die betriebswirtschaftliche Betrachtung im Vordergrund.

Dieser Leitfaden erfüllte darüber hinaus die Funktion des "ersten Aufschlags" mit dem Ziel, die Diskussionen und Interpretationen im Spagat zwischen betriebswirtschaftlichen Voraussetzungen und geltendem Rechtsrahmen voranzubringen.

Die nun vorliegenden Erläuterungen stellen zunächst einen **Zwischenschritt** dar. Ziel ist es, auf der Grundlage der Umsetzung des europäischen Rechtsrahmens in nationales Recht (hier vor allem ausgehend vom so genannten Recast sowie dem vierten Eisenbahnpakete der Europäischen Union) die VDV-Mitteilung 90453/11 vollständig zu überarbeiten.

2. Vorgehen

Dieser Leitfaden soll EIU Hinweise geben, wie die rechnerische Zuordnung der Aufwendungen (Kosten) und Erträge (Leistungen) in der Praxis durchgeführt werden kann.

Dabei müssen unterschiedliche Anforderungen erfüllt werden:

- Die Kalkulation muss betriebswirtschaftlich sowohl kurzfristig als auch langfristig tragfähig sein.
- Die Kalkulation muss den zurzeit geltenden Rechtsrahmen in Bezug auf die Rechnungslegung beachten.
- Die Kalkulation muss die Ableitung eines rechtskonformen und regulatorisch nicht zu beanstandenden Preissystems ermöglichen bzw. vorbereiten.

Zu berücksichtigen ist, dass die Ausgestaltung des zugrundeliegenden Rechnungswesens die Ausgestaltungsmöglichkeiten des Trassenpreissystems begrenzen kann. Je

differenzierter das Rechnungswesen, desto flexibler kann das Preissystem gestaltet werden; ein vergleichsweise schlank strukturiertes Rechnungswesen erlaubt umgekehrt lediglich eine vergleichsweise einfache Preisstruktur. Ob und in welchem Umfang differenziert werden kann oder soll, ist der individuellen Abwägung des EIU überlassen.

Kritisch ist insgesamt weniger das betriebswirtschaftlich "saubere" und nachvollziehbare Vorgehen als vielmehr der Rechtsrahmen, der die unternehmerische Wirklichkeit der EIU nicht immer trifft.

Die folgenden Ausführungen konzentrieren sich auf "eisenbahntypische" Aspekte. Allgemeingültige betriebswirtschaftliche Zusammenhänge werden hier nicht weiter betrachtet. Im Vordergrund stehen die zu berücksichtigenden Aufwendungen (Kosten); die Feststellung der Erträge (Leistungen) dürfte auch in Bezug auf die Regulierung vergleichsweise weniger kritisch sein.

- Zunächst ist das Grundgerüst der Aufwendungen (Kosten) und Erträge (Leistungen) abzugrenzen. Die Struktur der betrachteten Kategorien orientiert sich dabei an der Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV, Gesamtkostenverfahren, § 275 HGB).
- Zusätzlich sind eisenbahntypische Besonderheiten zu betrachten, die im Hinblick auf die o. g. Zielsetzung "Preisbildung" sinnvoller Weise zu berücksichtigen sind. Dies betrifft beispielsweise die für einzelne Komponenten anzusetzenden Betrachtungszeiträume.

Ziel ist es, vor allem den kleineren EIU, Handlungsempfehlungen anzubieten, die hinreichend konkret beschrieben sind, aber dennoch die individuell nutzbaren Ausgestaltungsmöglichkeiten belassen.

Denn der Ausschuss für Nichttechnische Fragen der Eisenbahninfrastruktur im VDV, auf dessen Initiative dieser Leitfaden erarbeitet wurde, ist sich bewusst, dass die Offenlegung kalkulatorischer Grundlagen angesichts der regulatorischen Ambitionen in der Politik nicht ohne Risiko ist.

3. Vorüberlegungen

3.1 Tätigkeiten als Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Der Begriff der Eisenbahninfrastruktur ("[...] Betriebsanlagen der Eisenbahnen einschließlich der Bahnstromfernleitungen.", § 2 Abs. 3 AEG) ist zunächst relativ weit gefasst. Der Betrieb von Eisenbahninfrastruktur wird entweder dem "Betrieb von Schienenwegen" (Betreiber der Schienenwege, § 2 Abs. 3a AEG, BdS) oder dem "Betrieb von Serviceeinrichtungen" (Serviceeinrichtungen, § 2 Abs. 3c AEG) zugeordnet.

Die Anforderungen an den BdS sind vergleichsweise streng, weil dieser als Herr über die Schienenwege eine Schlüsselposition für die Geschäftsmöglichkeiten der EVU innehat. Auf die Zurechnung des Aufwands (der Kosten) zur Infrastruktur wirkt sich dies nicht zwingend aus – allerdings hat der BdS bei der (anschließenden) Preisgestaltung weniger Freiräume.

BdS sind bei der Wahl der angebotenen Leistungen nicht frei. Vielmehr muss jeder BdS bestimmte Dienste erbringen und entsprechend in seiner Preissetzung (und damit in seiner Kalkulation) berücksichtigen. Diese so genannten Pflichtleistungen (Anhang I Ziff. 1 EIBV) sind mit dem erhobenen Nutzungsentgelt abgegolten.

Die Ausführungen dieses Leitfadens konzentrieren sich daher auf die Pflichtleistungen der BdS.

3.2 Integrierte Unternehmen

Vorbehaltlich eventueller Ausnahmegenehmigungen haben vertikal integrierte Unternehmen in Buchführung und Rechnungslegung folgende Grundanforderungen zu beachten:¹

- Getrennte Buchführung für die Bereiche Verkehr und Infrastruktur;
- Bilanz und GuV für beide Bereiche sowie zusätzlich für die übrigen unternehmerischen Bereiche (aufzunehmen in den Anhang des Jahresabschlusses);
- Schlüsselung der Konten in den Fällen, in denen eine direkte Zuordnung nicht möglich ist oder unangemessen hohen Aufwand verursacht;
- sachgerechte, kontinuierliche und für Dritte nachvollziehbare Schlüsselung;
- Regeln, nach denen die Zuordnung auf beide Bereiche erfolgt, sind im Anhang des Jahresabschlusses zu benennen;
- Änderungen dieser Regeln sollen auf Ausnahmen beschränkt und entsprechend erläutert werden;
- öffentliche Gelder für einen der beiden Bereiche dürfen nicht auf den anderen Bereich übertragen werden.

4. Aufwand (Kosten)

Die Gliederung des Aufwands (der Kosten) der Infrastruktur orientiert sich an der Gliederung der GuV bei Anwendung des Gesamtkostenverfahrens. Insofern bilden die handelsrechtlichen Wertansätze zunächst die Grundlage.

Allerdings wird insoweit davon abgewichen, als die Grundsätze kaufmännischen Handels und die eisenbahnspezifischen Besonderheiten dies erfordern. Dies betrifft z. B. den angemessenen Ansatz kalkulatorischer Kosten.

EIU sind "öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen"². In der Praxis werden Infrastrukturunternehmen überwiegend als Kapitalgesellschaft geführt. Insofern geht auch der Gesetzgeber zunächst von kaufmännischen Interessen aus: Regelfall für BdS ist die Vollkostendeckung einschließlich eines angemessenen Gewinns.³

Im Interesse der Kunden sollten "Sprünge" in Preishöhe (und Preisstruktur) der Nutzungsentgelte möglichst vermieden werden. Damit dabei die unternehmerischen Interessen angemessen abgebildet werden, muss für jede Aufwandsposition (Kostenposition) ein angemessener Betrachtungszeitraum festgelegt werden. Es widerspräche kaufmännischer Vorsicht, wenn die Kalkulation ausschließlich auf den Ist-Werten der

¹ Vgl. § 9 Abs. 1a und 1 b AEG.

² § 2 Abs. 1 AEG.

³ Vgl. § 14 Abs. 4 Satz 1 AEG.

Vergangenheit basierte. Insofern sind ergänzende Abschätzungen für die zukünftige Entwicklung geboten, z. B. bei der Entwicklung der Personalkosten.

Idealer Weise werden Aussagen zum Bewertungszeitraum "vor die Klammer" gezogen, damit die Datenbasis von vornherein transparent dargelegt wird.

Insgesamt sollen Mengen- und Wertgerüst in der Kalkulation auf langfristigen Substanzerhalt (Muss) und angemessene Weiterentwicklung (Kann) zielen.

Die Herleitung sollte kontinuierlich erfolgen. Bei Abweichungen vom bisherigen Verfahren sollten diese entsprechend begründet werden.

4.1 Grundgerüst

Siehe Nr. 1 der Erläuterungen

Die der Aufwandsermittlung (Kostenermittlung) vorangestellte Ermittlung des Mengengerüsts soll sich an der Definition und räumlichen Eingrenzung der Eisenbahninfrastruktur (hier: Schienenwege) orientieren.

Grundlage ist zunächst der Begriff der "Bahnanlage" wie er in der Eisenbahn-Bau- und -betriebsordnung verwendet wird.⁴ Die zugrundeliegende Übersicht ist jedoch ausdrücklich nicht vollständig, sondern erfasst "typische" Bahnanlagen. Entscheidendes Abgrenzungskriterium ist der räumliche und funktionelle Zusammenhang zum Eisenbahnbetrieb.⁵

Dementsprechend fließen insbesondere folgende Bestandteile – ggf. anteilig – in die Bewertung ein:

Tabelle 1: Bestandteile der Infrastruktur (Mengengerüst)

Betriebsnotwendige Grundstücke inkl. Grundstücke für Ausgleichsmaßnahmen
Bahnkörper und Planum
Kunstabauten
Höhengleiche Übergänge inkl. Sicherungsanlagen
Oberbau
Sicherungs-, Signal- und Fernmeldeeinrichtungen
Beleuchtungsanlagen
Elektrifizierungsanlagen inkl. Bahnstromfernleitungen
Dienst- und Verwaltungsgebäude
Ausgleichsmaßnahmen
Zubehör, soweit nicht anderweitig erfasst (Ausstattungen, Ausrüstungsgegenstände, Verkehrszeichen und Beschilderungen)

Das EIU sollte sinnvollerweise bereits hier entscheiden, wie die einzelnen Bestandteile zugeordnet und anschließend bepreist werden sollen (Netzzuschnitt: vor allem die Entscheidung, ob und ggf. wie Teilnetze gebildet werden sollen).

Der Netzzuschnitt kann für Infrastrukturen wesentlich sein,

⁴ Vgl. § 4 EBO.

⁵ Vgl. Wittenberg, Klaus-Dieter, Heinrichs, Horst-Peter, Mittmann, Walter, Mallikat, Jürgen: Kommentar zur Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, Hamburg 2006, S. 94.

- auf denen die Nachfrage stark unterschiedlich verteilt ist (z. B. Strecken mit und ohne mittelfristig gesichertem SPNV) oder
- deren Kostenstrukturen erheblich abweichen (z. B. Strecken mit und ohne Kunstbauwerke).

In diesen Fällen kann eine Mischkalkulation die unternehmerisch sinnvollste Lösung sein.

4.2 Instandhaltungsaufwand (Materialkosten für Instandhaltung)

Die Ermittlung des Infrastrukturaufwands (der Infrastrukturkosten) erfolgt in Anlehnung an die GuV. Insofern bilden die hier betrachteten Instandhaltungskosten im Wesentlichen den Materialverbrauch (Materialaufwand) sowie anteilige sonstige Kosten (z. B. Kosten von Betriebshöfen und anderen (anteilig) für Instandhaltungsarbeiten genutzte Flächen, Gebäude und Anlagen) ab. Der auf den Personaleinsatz entfallende Teil des Instandhaltungsaufwands wird unter Personalaufwand (Personalkosten) erfasst. Zu unterscheiden sind:

- Wartung (Aufrechterhaltung des Sollzustands),
- Inspektion (Feststellung des Istzustands),
- Instandsetzung (Wiederherstellung des Sollzustands) und
- Ertüchtigung.

Unter Berücksichtigung der vor allem bei Kunstbauwerken ausgeprägten zeitlichen Aufwandsspitzen (z. B. bei der Brückenwartung) sollten als Basis für eine Entgeltermittlung eher mittlere Zeiträume, die sich aus den jeweiligen Abschreibungszeiträumen ableiten lassen, gewählt und auf eine angemessene Inflationierung geachtet werden.

Der Aufwand, der nicht direkt strecken- bzw. abschnittsscharf zugeordnet werden kann, kann anhand geeigneter Kriterien (z. B. Streckenlängen oder Gleislängenanteile) auf die einzelnen Abschnitte verteilt werden.

Hiervon kann abgewichen werden, um eine unangemessene Lastverteilung bei der Nutzung zu verhindern. Dies betrifft z. B. Elektronische Stellwerke, über die verschiedene Strecken bzw. Streckenabschnitte gesteuert werden. Werden die gemeinsam gesteuerten Abschnitte unterschiedlich häufig genutzt, kann eine Kostenverteilung anhand von (erwarteten) Nutzungshäufigkeiten zweckmäßig sein.

4.3 Personalaufwand (Personalkosten)

Zur Kalkulation der Pflichtleistungen muss der Personalaufwand dem Bereich Infrastruktur (bei integrierten Unternehmen) und anschließend dem Betrieb der Trasse zugeordnet werden (ggf. anteilig).

Tabelle 2: Infrastrukturbezogener Personalaufwand

Eisenbahnbetriebsleiter
Fahrdienstleiter
Instandhalter (Gleisbau, Sicherungstechnik, Elektrotechnik usw.)
Meister (Streckenmeister usw.)
Trassenkonstruktion und -disposition
Allgemeine Verwaltung
Management (Geschäftsführung bzw. Vorstand, Infrastrukturleitung, Kundenbetreuung, Notfallmanagement usw.)

Der infrastrukturbezogene Personalgesamtaufwand kann auf die Gleis- oder Streckenkilometer insgesamt, je Strecke oder Teilnetz umgelegt werden. Allerdings kann auch hier das Unternehmen eine andere Zuordnung wählen, wenn zwischen personalintensiven und weniger intensiven Abschnitten gemittelt werden soll.

Im Vergleich mit anderen EIU ist zu berücksichtigen, mit welchem Overhead und mit welcher Fremdvergabequote das jeweilige Unternehmen seine Leistungen erbringt.

4.4 Kalkulatorische Abschreibungen

Kalkulatorische Kosten grundsätzlich streitig, siehe u. a. Nr. 6 der Erläuterungen

Die Übertragung der Abschreibung aus dem handelsrechtlichen Jahresabschluss reicht für Substanzerhalt und angemessene Weiterentwicklung der Infrastruktur i. d. R. nicht aus. Dabei spielt auch eine Rolle, dass die Beteiligung der öffentlichen Hand an zukünftigen (Ersatz)Investitionen mangels verbindlicher Finanzierungsregelungen unsicher ist.

Bei der Festlegung nach Art und Höhe der kalkulatorischen Abschreibungswerte kann das folgende Vorgehen sinnvoll sein:

- Abschreibung auf den Wiederbeschaffungswert,
- vorsichtige Schätzung des Wiederbeschaffungswertes vor dem Hintergrund steigender technischer Anforderungen und unter sonst gleichen Bedingungen höherem Investitionsaufwand,
- Ermittlung des Gesamtaufwands einschließlich Planungs- und Vorlaufkosten.

4.5 Eisenbahnspezifischer Aufwand (eisenbahnspezifische Kosten)

Beim Betrieb von Schienenwegen fallen zusätzliche Aufwendungen an, die

- ausschließlich bei EIU oder
- bei EIU in überdurchschnittlicher Höhe

zu berücksichtigen sind. Sie müssen aus kaufmännischer Vorsicht als Aufwand in der Kalkulation angesetzt werden. Hierzu zählen z. B.

- Planungskosten, sofern sie nicht aktivierungsfähig sind,⁶
- Gebühren (hier insbesondere der Aufsichtsbehörden),
- Kosten für Rückbau und Entsorgung,
- Kosten für Ausgleichsmaßnahmen.

Auch diese Komponenten können über angemessene, sachgerechte Zeiträume gemittelt werden.

4.6 Kalkulatorische Zinsen

Kalkulatorische Kosten grundsätzlich streitig, siehe u. a. Nr. 6 der Erläuterungen

Aufgrund der Langlebigkeit der Infrastruktur und entsprechender unternehmerischer Entscheidungen ist die Betrachtung alternativer Kapitalanlagen nicht ausreichend.

Zur Berücksichtigung der Opportunitätskosten des gebundenen Eigenkapitals sollte eine angemessene kalkulatorische Verzinsung, z. B. 4 % bis 5 %-Punkten über dem Basiszinssatz, zugrunde gelegt werden.

Dabei sollte die Finanzierung notwendiger Re-Investitionen im Vordergrund stehen. Dies ist insofern von Bedeutung, als ungewiss ist, ob für bisher geförderte Maßnahmen die öffentliche Hand auch in Zukunft Mittel bereitstellen wird.

Bei Unternehmen, die mit historischen Festwerten bilanzieren, wäre das ausgewiesene Eigenkapital für tragfähige Kalkulationen zu niedrig. Daher sollte mit der Ermittlung eines fiktiven Eigenkapitals der Zeitwert berücksichtigt werden.

Zu berücksichtigen ist ferner, dass aus den zukünftigen Anforderungen an Eisenbahninfrastruktur und Eisenbahnbetrieb, z. B. Maßnahmen zum Lärmschutz, den Unternehmen z. T. erhebliche Kosten entstehen.

4.7 Wagnis und Gewinn

Siehe Nr. 7 der Erläuterungen

Die Abschätzung des unternehmerischen Risikos sowie die Formulierung von Gewinnzielen sind originäre kaufmännische Aufgaben. Üblicherweise hängen beide Komponenten zusammen: Je höher das Risiko, desto höher die Gewinnerwartung.

Das unternehmerische Risiko eines EIU hängt insbesondere von der derzeitigen und erwarteten Nachfrage bzw. Nachfragestruktur ab. Je länger der Zeitraum, für den die Nachfrage als vergleichsweise sicher gewertet werden kann, desto niedrigerer kann das in der Gewinnerwartung enthaltene allgemeine Unternehmerrisiko angesetzt werden.

Üblicherweise stehen BdS nicht in Konkurrenz zueinander,⁷ allerdings gilt die Substitutionskonkurrenz durch die Verlagerung von Nachfrage auf Straße oder Binnenwasserstraße als hoch.⁸

⁶ Wird eine Maßnahme nicht oder in wesentlich abweichender Ausprägung realisiert, sind die angefallenen Planungskosten nicht Teil der Herstellungskosten, nicht aktivierungsfähig und insofern nicht über die Abschreibungen berücksichtigt. Die Zuordnung dieser kalkulatorischen Kosten kann so vorgenommen werden, wie die Kosten bei Realisierung der Maßnahme geschlüsselt worden wären.

Für den Fall, dass ein EIU aufgrund seiner Nachfragestruktur und / oder anderer besonderer Rahmenbedingungen über Marktmacht verfügt, schränkt der Gesetzgeber die Gewinnerzielung ein: Den Unternehmen wird eine "Rendite, die am Markt erzielt werden kann" zugestanden.⁹

Der Gesetzgeber hat mit dem Begriff der "Rendite" den Maßstab grundsätzlich offen gelassen. Bei der unternehmensinternen Entscheidungsvorbereitung kann z. B. auf eine angemessene Eigenkapital- oder Gesamtkapitalrendite abgestellt werden.

Zur Beurteilung der "Marktfähigkeit" der angebotenen Leistung kann die Umsatzrendite, z. B. in einer Spanne von 5 bis 10 %, herangezogen werden. Insbesondere bei Vorliegen spezieller Risiken kann die Renditeerwartung des EIU höher liegen.

5. Erträge (Leistungen)

Erträge der EIU sind im Wesentlichen: Umsatz aus der Infrastrukturnachfrage, Umsatz aus ergänzenden, gesondert bepreisten Tätigkeiten (z. B. Trassenstudien, Zusatz- und Nebenleistungen entsprechend Anlage 1, 2. und 3. EIBV), Zuschüsse der öffentlichen Hand.

Analog zur Ermittlung des Aufwands muss eine Trennung zwischen Erträgen aus Pflichtleistungen und Erträgen aus anderen Diensten erfolgen.

Dabei müssen grundsätzlich die Erträge herangezogen werden, die in der GuV berücksichtigt werden. Allerdings sind folgende Einschränkungen zu beachten:

- Bei vertikal integrierten Unternehmen sind die Entgelte der eigenen Transportsparte keine Erträge im handelsrechtlichen Sinne. Diese innerbetriebliche Leistungsverrechnung ist in der Kalkulation analog zum Umsatz zu berücksichtigen.
- Zuschüsse der öffentlichen Hand sind generell nur dann zu berücksichtigen, wenn sie zweckgebunden für die jeweilige Infrastruktur gewährt werden.¹⁰
- Aus Gründen kaufmännischer Vorsicht sind bei der Entgeltkalkulation nur die Zuschüsse zu berücksichtigen, auf die ein Rechtsanspruch besteht. Muss befürchtet werden, dass der Rechtsanspruch (nach Art oder Höhe) entfällt, sollte dies bei der Ermittlung der Entgelte entsprechend berücksichtigt werden.

6. Ableitung des Preissystems

Siehe Nr. 1 und 4 der Erläuterungen

Die gesetzlichen Anforderungen an das Preissystem ergeben sich aus den Regelungen des § 14 Absatz 4 AEG sowie den §§ 20 bis 24 EIBV.¹¹

⁷ Unmittelbare Konkurrenz kann ggf. bei Serviceeinrichtungen vermutet werden, wenn in einer Region mehrere Einrichtungen zur Verfügung stehen. Allerdings sind gerade in diesen Fällen keine (zu) hohen Gewinne zu vermuten, die eine besondere Regulierung erforderten.

⁸ Die insbesondere in der Region bewusste Inkaufnahme von Defiziten aus der Infrastrukturbewirtschaftung ist u. a. diesen verkehrs- und umweltpolitischen Überlegungen geschuldet.

⁹ Vgl. § 14 Abs. 4 AEG; diese Formulierung ist insofern auslegungsbedürftig, als die betriebswirtschaftliche Realität den Gewinnmöglichkeiten der EIU entgegenstehen kann.

¹⁰ Insofern ist auch die Verlustübernahme durch den bzw. die Eigentümer nicht heranzuziehen.

Wesentliche Elemente sind:

- Darstellung der "Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen"¹² ("Trassengrundkosten", obligatorisch). Aus Sicht der EIU resultieren die Kosten insbesondere aus
 - den Kosten für den laufenden Betrieb der Infrastruktur und
 - den Kosten für den dauerhaften Erhalt der Infrastruktur.
- Zu- oder Abschläge auf die Trassengrundkosten, hier insbesondere Aufschläge zur Vollkostendeckung einschließlich der Kosten für die (freiwillige oder gesetzlich verpflichtende) Weiterentwicklung der Infrastruktur und einer angemessenen Kostenumlage für temporär nicht nachgefragte Infrastruktur sowie Umweltaufschlag, Knappheitsaufschlag, Investitionsaufschlag (optional);
- Preisdifferenzierung nach Marktsegment und bzw. oder Verkehrsarten (optional);
- Einbindung leistungsabhängiger Entgeltregelungen (obligatorisch).¹³

Die Konditionen für die Inanspruchnahme der Pflichtleistungen sind regelmäßig so zu gestalten, dass deren Kosten insgesamt (einschließlich einer angemessenen Rendite) gedeckt werden. Nicht kostendeckende Preise sind möglich, bedürfen allerdings einer Ausnahmegenehmigung durch die jeweilige Aufsichtsbehörde.¹⁴ Soll Vollkostendeckung über einen Aufschlag auf die Grundkosten erzielt werden, darf auch dem eine Mischkalkulation zugrunde gelegt werden.

Innerhalb dieses Rahmens ist die Ausgestaltung allein eine Entscheidung des EIU. Dies schließt auch die Überlegung ein, in welcher Höhe und in welchem Zeitraum das Unternehmen aus dem Betrieb der Infrastruktur Gewinne erzielen möchte oder ob im Rahmen der o. g. Ausnahmegenehmigung nicht unmittelbar kostendeckende Entgelte kalkuliert werden.

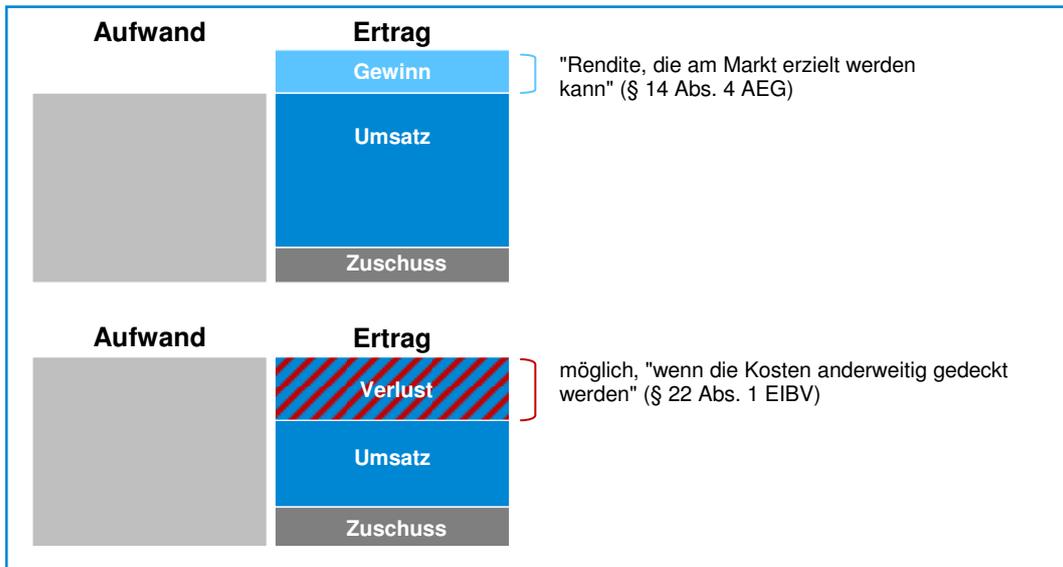
¹¹ Weitere Hinweise zur Gestaltung der Entgelte enthalten die "Hinweise zu den SNB-BT" des VDV, Ausgabe November 2009 (abrufbar unter www.vdv.de).

¹² § 14 Abs. 4 Satz 2 AEG

¹³ Vgl. VDV-Mitteilung 9036, Leistungsabhängige Entgeltregelung für Betreiber der Schienenwege, Ausgabe 2008.

¹⁴ Vgl. § 14 Abs. 4 AEG i. V. m. § 22 Abs. 1 EIBV.

**Abbildung: Unternehmensbezogener Aufwand und Ertrag
– schematische Darstellungen**



Anlage: Checkliste für EIU

1. Abgrenzung der Infrastruktur

Maßstab: Definition der Bahnanlagen in Anlehnung an die EBO

- vertikal integrierte Unternehmen → Infrastruktur, Betrieb, ggf. weitere Geschäftsbereiche
- alle EIU → Betrieb von Schienenwegen, Betrieb von Serviceeinrichtungen

2. Entscheidung über die Aufteilung des Netzes

Siehe Nr. 1 der Erläuterungen

Maßstab: strategische Entscheidung des EIU unter Berücksichtigung der Kosten- und Nachfragestruktur

- Netz, Teilnetz, Strecke

3. Ermittlung der Kosten und Leistungen

Maßstab: Bewertung in Anlehnung an die GuV

- Entscheidung über kalkulatorische Kosten
Kalkulatorische Kosten grundsätzlich streitig, siehe u. a. Nr. 6 er Erläuterungen
- Entscheidung über (angemessene) Rendite (Obergrenze: "Rendite, die der Markt tragen kann")
Siehe Nr. 7 der Erläuterungen
- Entscheidung über den Betrachtungszeitraum: angemessene Mittelung im Zeitablauf möglich, aber nicht zwingend
Siehe auch Nr. 2 der Erläuterungen
- Betrachtungszeiträume für Einzelpositionen ggf. modifizieren
- Erträge aus Zuschüssen, sofern ein Rechtsanspruch besteht bzw. über den gesamten Betrachtungszeitraum bestehen wird

4. Ableitung des Preissystems

Siehe Nr. 1 und 4 der Erläuterungen

Maßstab: Zugfahrt

- Entscheidung über die Differenzierung (PV, GV, Marktsegmente, ...)
- Ermittlung der Trassengrundkosten bzw. der Trassengrundkosten je Kategorie ("Direkte Zugförderungskosten")
- Entscheidung über Zu- oder Abschläge (exkl. Vollkostenzuschlag)
- Entscheidung über das Preisniveau: Kostendeckung oder (spartenbezogenes) Defizit
- Entscheidung über Zuschläge zur (ganz oder teilweisen) Deckung der Gesamtkosten

Siehe insbesondere: § 2 Abs. 3, 3a, 3b AEG, § 9 Abs. 1a AEG, § 14 Abs. 4 AEG, §§ 20, 21, 22, 23 EIBV, § 4 EBO.

Hinweise zur Zeitplanung

Die Entscheidungen über Preisstruktur und Preishöhe sind eingebunden in den Prozess der **Jahresnetzfahrplanerstellung**. Da die Entgeltgrundsätze Pflichtbestandteil der SNB sind und die Bundesnetzagentur über beabsichtigte Neufassungen oder wesentliche Änderungen der SNB und die Entgelte zu informieren ist, **muss die Entgeltkalkulation im Herbst des Vorjahres abgeschlossen sein!**

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000
info@vdv.de · www.vdv.de
