

leisten. Außerdem fehlt den Transportunternehmen dafür oftmals das notwendige Know-how. Als technische Hürde erweist sich das Fehlen kranbarer Ladeeinheiten, und schließlich sind vielen Straßenspeditionen weder Angebote noch Preise der KV-Operateure bekannt, was wohl auch damit zusammenhängt, dass KV-Terminals in der Nähe des Unternehmens nicht erreichbar sind.

Im Projekt „Truck2Train“ sollen im weiteren Verlauf konkrete Handlungsempfehlungen erarbeitet werden, um die Zugangshürden zur Schiene abzubauen. Beide Verbände wollen dazu eine „marktgerechte Blaupause“ für digitale KV-Einstiegsportale entwickeln.

## DB verstärkt China-Geschäft

(he) Für das boomende Geschäft im Schienengüterverkehr zwischen Europa und China hat die DB das Tochterunternehmen DB Cargo Transasia neu aufgestellt, das hierzu künftig auch in Shanghai präsent ist. Seit September 2021 führt Andreas Lübs als neuer CEO das Unternehmen, und zum 01.12. übernahm Tabea Klang die Position der Geschäftsführerin Sales (CSO).

Mit der Restrukturierung der DB Cargo Transasia in Shanghai verstärkt der DB-Konzern sein Transportgeschäft zwischen China und Europa. Die DB geht davon aus, dass die Attraktivität des Schienenwegs bei diesen

Relationen weiter wachsen wird. Gegenüber dem Containerschiff ist der Bahntransport deutlich schneller, und im Vergleich mit dem Lufttransport fällt nur etwa ein Zehntel der Kosten an. 2020 verkehrten zwischen China und Europa 12.000 Züge, 2021 bereits 15.000. Dabei stützt sich die DB auf Branchenschätzungen. Von der dynamischen Entwicklung auf dem eurasischen Korridor will auch die DB weiter profitieren. So soll die Transportkapazität von 200.000 Containern (TEU) im Jahr 2020 bis 2025 auf dann 500.000 TEU erhöht werden. Die DB sieht sich für das wachsende Transportgeschäft gut gerüstet und nennt das DB Cargo-Netzwerk mit direkten Verbindungen in 18

europäische Länder als Vorteil gegenüber Wettbewerbern.

## Kurzmeldung

• Gemeinsam mit LogServ und CargoServ, den beiden Tochtergesellschaften der Steel Division der voestalpine AG, hat DB Cargo den **Deutschen Logistik-Preis 2021** gewonnen. Damit erhielten erstmals Bahnunternehmen diese Auszeichnung, die alljährlich von der Bundesvereinigung Logistik e. V. verliehen wird. Ausgezeichnet wurde der „Bayern-Shuttle“, der zwischen Süddeutschland und Linz verkehrt, in Richtung Norden verschiedene Produktionsstätten der Automobilindustrie mit Stahl (Coils) versorgt und in der Gegenrichtung Schrott zum Stahlstandort Linz transportiert. Insgesamt werden jedes Jahr rund 500.000 Nettotonnen bewegt. (he)

## Betriebliche Fehlanreize in Folge von Trassenpreissenkungen

(jn) Zur Bewältigung der Folgen der Corona-Pandemie unterstützt der Bund finanziell eine Senkung der Trassenpreise für Güter- (SGV) und Fernverkehr (SPFV) im Bereich der DB Netz AG (vgl. dazu u.A. *Bahn-Report* 4/21, S. 14 oder *Bahn-Report* 6/21, S. 9). Was in der Tendenz gut gemeint scheint, führte in den vergangenen Monaten insbesondere durch Güterzüge jedoch zu zunehmenden Problemen in der dispositiven Betriebsführung.

Bekanntermaßen sind Güterzüge selten in ihrer Plantrasse unterwegs, so dass sie häufig zwischen anderen, planmäßig verkehrenden (Reise)zügen ihren Platz einnehmen müssen. In Folge der Trassenpreissenkungen nutzen Güter-EVU nun verstärkt so genannte Expressstrassen, was diesen Zügen entsprechenden Vorrang in der betrieblichen Durchführung einräumt und somit insbesondere den Nahverkehr (SPNV) „aus dem Takt“ kommen lässt. Im SPNV gibt es jedenfalls keine Expressstrassen.

Der Hintergrund der verstärkten Nutzung von Express- und ähnlichen Vorrangtrassen durch die Güterbahnen ist die in Folge der Trassenpreissenkung kaum mehr spürbare preisliche Differenzierung zwischen Basis- und Vorrangprodukten: Ohne Berücksichtigung der Trassenpreissenkung hätte im Herbst 2021 beispielsweise eine „Standardtrasse“ im SGV 3,05 EUR je km, eine „Standardtrasse Express“ immerhin 5,05 EUR je km gekostet. Nach Abzug des Förderbeitrags kostete die „normale“ Standardtrasse zuletzt noch 0,38 EUR je km und die entsprechende Expressstrasse 0,63 EUR je km<sup>(1)</sup>. Bei Nutzung der „Standardtrasse Schnell“ betrug der Unterschied zwischen

Basis- und Vorrangprodukt gerade einmal noch 0,06 EUR je km.

Im Ergebnis führt die Trassenpreissenkung zu der beschriebenen verstärkten Nutzung von jetzt „erschwinglichen“ Vorrangtrassen. Nach *Bahn-Report*-Informationen nutzen einige EVU selbst für einzelne Lokzüge nun vermehrt Vorrangtrassen, so dass Leerfahrten des Güterverkehrs die Lastfahrten, nicht nur jene des Personenverkehrs, regelmäßig ausbremsen können. Im Herbst 2021 startete zudem die Trassenpreissenkung für den Fernverkehr, so dass auch SPFV-EVU nun verstärkt Vorrangtrassen anmelden, um ihr „Durchkommen“ in der täglichen Betriebsführung abzusichern.

Bereits am 20.07.21 stellte die DB Netz AG bei der Bundesnetzagentur einen Antrag auf Aussetzung der Bestellung von Express- und Schnelltrassen für die Verkehrsarten SGV und (vorsorglich) SPFV. Darin heißt es: „Durch die Förderung der Trassenpreise durch den Bund mit 98% seit 01.06.2021 im SGV und die beabsichtigte Förderung des Bundes für den SPFV in vsl. vergleichbarer Höhe werden die Preisunterschiede jedoch nun aus EVU-Sicht marginal. [...] Aktuelle Zahlen zeigen in diesem Zusammenhang, dass der Anteil der abgerechneten Express-Betriebsleistung von April (Förderquote des Bundes 47,5%) bis Juni (Förderquote 98%) um 119% gestiegen ist.“<sup>(2)</sup> Auf die vorstehend beschriebenen Beeinträchtigungen in der Betriebsqualität wird von DB Netz ebenfalls hingewiesen.

Über eine weitere Behandlung des Antrags lagen dem *Bahn-Report* im Dezember keine Informationen vor. Da die pandemiebedingte Trassenpreissenkung für SGV und SPFV jedoch auch im neuen, bei Drucklegung dieses Heftes beginnenden Fahrplanjahres fortgeführt werden soll, ist davon auszugehen, dass die beschriebenen betrieblichen Folgen auch 2022 Probleme auf dem bundeseigenen Schienennetz bereiten werden.

(2) Zu finden über das Geschäftszeichen „BK10-21-0163\_E“ der Bundesnetzagentur

## Kommentar:

### Gut gemeint, nicht gut gemacht

*In der Ökonomie werden Zufallsgewinne als „windfall profits“ bezeichnet. Ein solcher Effekt ist für EVU, die von der aktuellen Trassenpreissenkung durch den Bund profitieren, entstanden: Eine Vorrangbehandlung im Betrieb ist dadurch jetzt günstig zu haben, so dass aus Eigeninteresse verstärkt davon Gebrauch gemacht wird – selbst für Lokzüge ohne Last. Wenn Güter-EVU über die aus ihrer Sicht mangelhafte Betriebsqualität der DB Netz AG klagen<sup>(3)</sup>, dann ist diese Kritik wohlfeil, sofern für einen Teil des Qualitätsmangels das Gebahren so mancher EVU unter Ausnutzung von „windfall profits“ selbst verantwortlich ist.*

*Im Ergebnis zeigt die aktuelle Erfahrung aus den gegenwärtigen Trassenpreissenkungen vor allem eines: Trassenpreise taugen nicht als alleiniges Steuerungsinstrument für einen als Gesamtsystem attraktiven Verkehrsträger Schiene – jedenfalls dann nicht, wenn Dispositionsgrundsätze in Verbindung mit Preisen stehen und durch wegbrechende Differenzierungen Trassenpreise die intendierte betriebliche Steuerungswirkung nicht mehr entfalten können.*

*Die jetzigen Trassenpreiseffekte werden (hoffentlich) auf die Phase der Corona-Pandemie beschränkt bleiben. Der Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung thematisiert Trassenpreissenkungen – wenn auch unter haushalterischem Vorbehalt – aber als langfristige Möglichkeit, „um die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen zu stärken“. Sollte sich die Ampel hier zu dauerhaften Trassenpreissenkungen entscheiden, ist das verkehrspolitisch zu begrüßen – gleichzeitig darf die Betrachtung aber nicht ausschließlich ökonomisch sein, sondern muss ebenso betriebliche Auswirkungen einbeziehen. Ein System wie die Eisenbahn, das aus seiner Technik heraus viele Zwangspunkte hat, kann nicht ausschließlich mit Preissignalen gesteuert werden – erst recht nicht dann, wenn diese Preise auch noch die falschen betrieblichen Anreize setzen.* 

(3) Vgl. z.B. „Auf der Schiene herrscht das Chaos“, FAZ online am 06.12.21

(1) Preisangaben nach Präsentation DB Netz, „Beantragte marktsegmentspezifische Förderbeträge nach § 5 Abs. 2 der Richtlinie af-TP vom 17.08.2021 zur Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte für Trassen in der Netzfahrplanperiode 2021 für den Zeitraum: 01.10.2021 - 11.12.2021 – Stand Änderungsantrag vom 20.09.2021“