

An die

DB Netz AG - Trassenpreise und -produkte

[tps2023@deutschebahn.com](mailto:tps2023@deutschebahn.com)

Berlin/Köln, den 6. November 2020

**Marktkonsultation zum DB Netz TPS 2023 - Stellungnahme zum Vorschlag der DB Netz zu Marktsegmenten im Schienengüterverkehr**

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE) und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) nehmen zu den von DB Netz vorgeschlagenen Änderungen zum TPS 2023 wie folgt Stellung:

**Marktsegmente:**

Bereits bei der erstmaligen Ausgestaltung von Marktsegmenten im Rahmen des TPS 2018 haben sich die Güterverkehrs-EVU dafür ausgesprochen, möglichst wenige Marktsegmente einzuführen. An dieser Meinung hat sich auch nach den ersten Praxiserfahrungen seit 2018 nichts geändert.

Die nun von DB Netz vorgeschlagene weitere Aufteilung des Marktsegmentes Standard in Non-KV-Zug, KV-Zug und Systemverkehr wird von den Güterverkehrs-EVU abgelehnt. Die vorgeschlagenen neuen Marktsegmente haben nach Auffassung der Güterverkehrs-EVU keine nennenswerten Unterschiede bei der Tragfähigkeit und unterliegen einem identischen Wettbewerbsdruck inkl. Wechselbereitschaft der Endkunden auf andere Verkehrsträger. Eine Verteuerung eines einzelnen Segmentes aus dem heutigen Marktsegment Standard würde die Gefahr einer Abwanderung auf andere Verkehrsträger (insbesondere auf die Straße) erhöhen oder den Standortwettbewerb für Kunden ohne Verkehrsträgeralternativen verschärfen, ohne dass es in den günstiger werdenden Segmenten zu ausgleichenden Mehrverkehren kommen würde. Die Stagnation des Marktanteils der Eisenbahn an der gesamten Transportleistung im Güterverkehr in den letzten Jahren unterstreicht, dass es keinerlei Verteilungsspielräume gibt.

Des Weiteren befürchten die Güterverkehrs-EVU eine erhebliche Ausweitung der Komplexität des TPS ohne erkennbaren Nutzen für den Schienengüterverkehr als Gesamtsystem. Insbesondere die Einführung eines neuen Segmentes Systemverkehr würde für eine erheblich höhere Komplexität in der Anmeldung und Nachweisführung sorgen und damit auch zu einer höheren Fehlerquote bei der Trassenbestellung und Abrechnung.

Beim Blick auf die vorgeschlagenen Abgrenzungen zwischen Systemverkehren und Nicht-Systemverkehren stellen sich erhebliche operative Fragen, deren Klärung wohl einen enormen Aufwand auch bei den Güterverkehrs-EVU mit sich bringen würde. Da der zu erwartende Nutzen nach Meinung der Güterverkehrs-EVU deutlich geringer erscheint als der zu erwartende Aufwand für eine klare Abgrenzung dieses Segmentes, können die Güterverkehrs-EVU einer Einführung eines Marktsegmentes Systemverkehre nicht zustimmen.

Vielmehr plädieren die Güterverkehrs-EVU im NEE und VDV für die Beibehaltung der heutigen Marktsegmente.

Wegen der geringen Nutzung könnten sie sich allerdings einen Verzicht auf das Marktsegment Gefahrgutgüternahmeverkehr vorstellen. Dieses Segment könnte problemlos in das Segment Güternahverkehr überführt werden.

Beim Güternahverkehr stellen sich die EVU wie schon beim TPS 2018 die Frage, warum dieses Segment derzeit auf max. 75 km Trassenlänge und max. 370 m Wagenzuglängen beschränkt ist. Die Herleitung sowie Beschränkung der Trassen- und Wagenzuglängen ist nicht nachvollziehbar und nicht marktkonform.

### **Weitere Zusatzelemente/ Auf- und Abschläge**

Bereits bei der Gestaltung des TPS 2018 haben die Güterverkehrs-EVU die Meinung vertreten, Tragfähigkeiten von Verkehren – unter der Prämisse, dass die wirtschaftliche Tragfähigkeit überhaupt zur Bildung von Trassenpreisen in dieser Weise herangezogen werden sollte - enger an die Qualitätsanforderungen der EVU bei der Trassenbestellung zu koppeln. Wer mehr Qualität bestellt, kann ggf. mehr zahlen als derjenige, der weniger Qualität bestellt.

Neben der Qualität geht es auch um kapazitätsorientierte Kriterien wie z. B. Geschwindigkeit/Schnelligkeit, Vorrang/Prioritäten, Präzision bei der Trassenkonstruktion, zeitliche/räumliche Flexibilität. Zusätzlich sollten zukunftsorientierte Kriterien, wie beispielsweise das finanzielle Unterstützen von Neuverkehren, Verkehren die zum umweltfreundlichsten Verkehrsträger Schiene wechseln oder das Anschieben von Innovationen wie z. B. die Digitale Automatische Kupplung (DAK) in Betracht gezogen werden.

Aus diesem Grunde haben die Güterverkehrs-EVU die Einführung von Zusatzelementen wie „Express/Schnell“ oder „Räumliche bzw. Zeitliche Flexibilität“ beim TPS 2018 ausdrücklich begrüßt.

Diese sollten in ihrer konkreten Ausformung jedoch noch weiterentwickelt und in Einklang mit den realen Anforderungen der EVU gebracht werden. Sie sollten auch im gleichen Maße für Trassen des Regel- und Gelegenheitsverkehrs zur Anwendung kommen. Die Güterverkehrs-EVU können sich daher weitere Zusatzelemente vorstellen. Diese könnten zielführend sein bei der Verbesserung der Kapazitätssteuerung/-auslastung, einer Erhöhung der Qualität und der Schaffung eines Anreizsystems für die Verkehrsverlagerung auf

die Schiene sowie der Entwicklung/ Einführung dringend notwendiger Innovationen. Für einen entsprechenden Dialog mit DB Netz stehen die Güterverkehrs-EVU im NEE und VDV gerne bereit.

Abschließend noch ein Hinweis zu den beiden Unterzeichnern:

Das NEE vertritt die Interessen von 73 EVU und Unternehmen aus deren Umfeld. Im VDV sind 189 EVU und EIU mit Schienengüterverkehr vertreten.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Martin Henke  
Geschäftsführer Eisenbahnverkehr  
Verband Deutscher Verkehrs-  
unternehmen e.V. (VDV)



Ludolf Kerkeling  
Vorstandsvorsitzender  
Netzwerk Europäischer  
Eisenbahnen (NEE) e.V.