Foto: Volker Emersleben

Unterschiedliche nationale Entgeltsysteme als Herausforderung für ein international tätiges Unternehmen

DB Cargo AG | Michael Mh Müller | L.CVP 1 | 05.10.2017

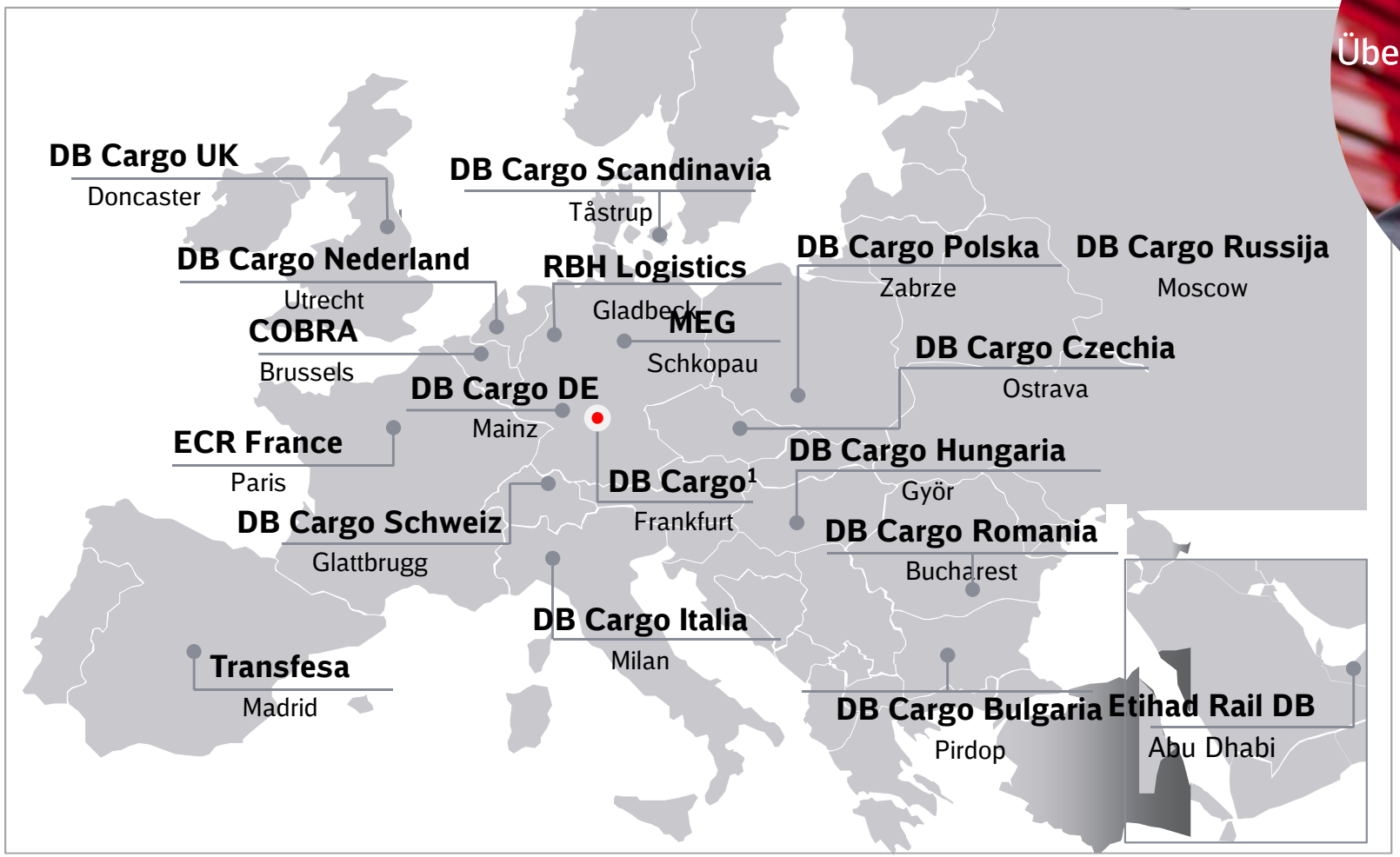
DB Cargo hat ein starkes europäisches Netzwerk und ist die Nummer eins im europäischen Schienengüterverkehr

DB Cargo 2016	
Umsatz	4.560 Mio. EUR
EBIT	-81 Mio. EUR
Mitarbeiter (VZP)	29.671
Leistung	94.698 Mio. tkm
Beförderte Güter	277 Mio. t
Loks/Güterwagen	2.817 / 84.827
Ø Transportweite	341 km

Kurzbeschreibung

- DB Cargo bietet seinen Kunden mit rund **4.200 Kundengleisanschlüssen in Europa** Zugang zu einem der größten Schienennetze der Welt
- Das **internationale Netzwerk** erstreckt sich entlang der großen europäischen Güterverkehrskorridore
- Angeboten werden europäische Schienentransporte in den Produkten **Ganzzüge, Einzelwagen** und **Kombinierter Verkehr**
- Als Zusatzleistungen werden **maßgeschneiderte Transport- und Logistiklösungen** angeboten, die auch die Verknüpfung der Schiene mit den Verkehrsträgern Straße (LKW) und Seefracht berücksichtigt
- Die **Schlüsselbranchen** sind Montan, Chemie, Automotive, Baustoffe, Industrie Konsumgüter sowie der intermodale Verkehr
- **Großkunden** prägen die Kundenstruktur
- Die Produktion wird im Wesentlichen mit **eigener Flotte** von Lokomotiven und Wagen durchgeführt

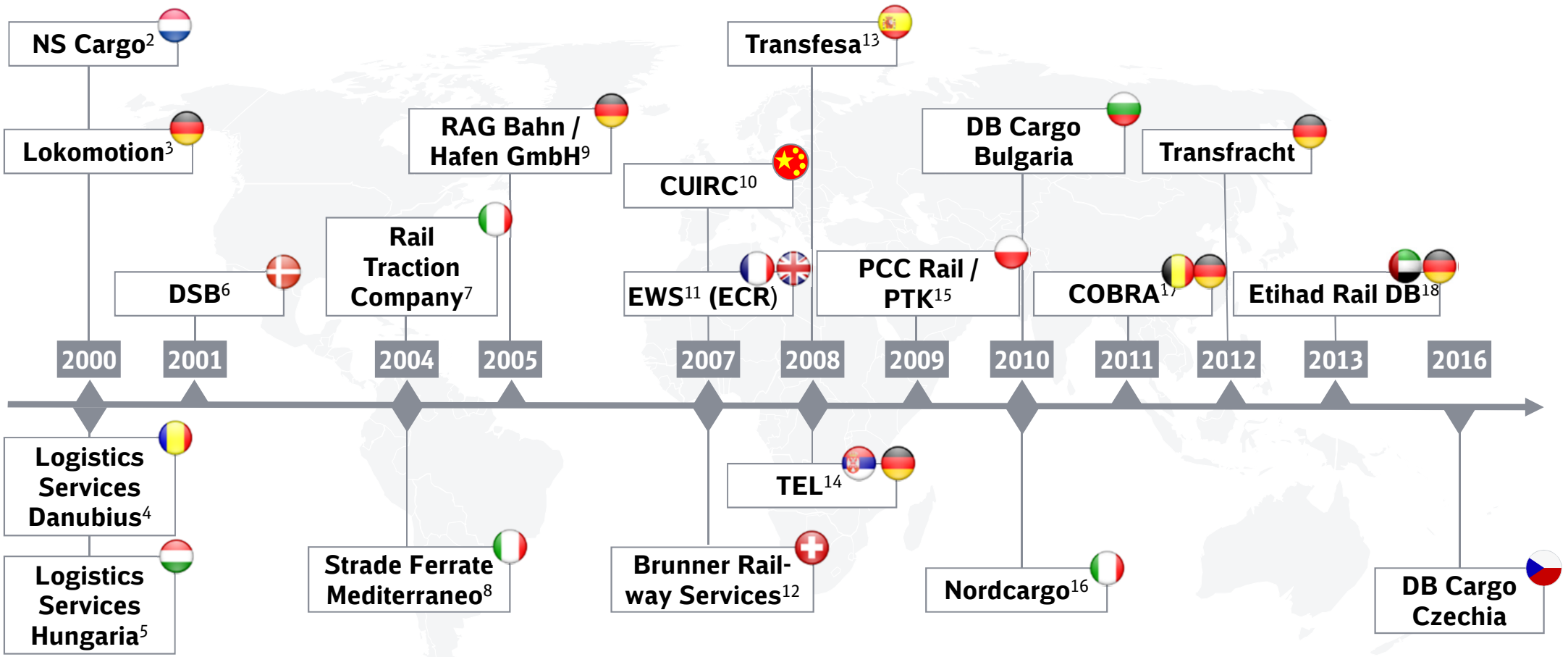
DB Cargo bietet seinen Kunden ein europaweites Netzwerk



1 Europäische Zentrale

DB Cargo hat in den letzten Jahren sein Geschäft stark internationalisiert

Tochtergesellschaften/ Beteiligungen von DB Cargo[1]



1 Selection of companies, most are fully DB Cargo owned, if other – mentioned in brackets in the footnote;
2 DB Cargo Nederland, 3 Lokomotion (30%), 4 DB Cargo Romania, 5 DB Cargo Hungaria, 6 DB Cargo Scandinavia (51%), 7 Rail Traction Company (4,47%), 8 DB Cargo Italia, 9 RBH Logistics, 10 China United International Rail Containers (8%), 11 DB Cargo UK 12, DB Cargo Schweiz, 13 Transfesa (77%), 14 TEL (DB 40%), 15 DB Cargo Polska, 16 DB Cargo Italia (60%), 17 COBRA (51%), 18 Etihad Rail DB (49%)

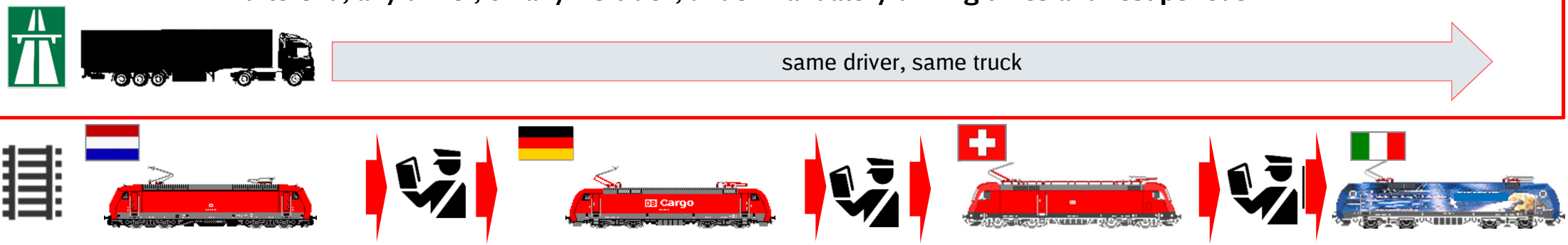
Aktuell deutliche Benachteiligung der SGV-Branche durch ordnungspolitische Rahmenbedingungen

⊕ Nicht betroffen ⊖ Belastungen				**National / EU**
Energie – EEG-Kosten	⊖ Vervierfachung 2015 zu 2012	⊕	⊕	
Energie – Stromsteuer	⊖	⊕	⊕	
Energie – Emissionshandel	⊖	⊕	⊕	
Umrüst- + Betriebskosten leise Fahrzeuge	⊖ Belastung Umrüstung, Lärmzuschläge, Betriebsmehrkosten. Minus Boni	⊕	⊕	
Nutzerentgelte / Maut	⊖ Trassenpreiserhöhung	Maut-Absenkung LKW	<u>Befreit</u> auf Rhein, Donau, Oder, Elbe, Weser	
Mineralölsteuer	⊖ Voller Mineralölsteuersatz	Steuervermeidung durch Tanktourismus	<u>Befreit</u>	
ETCS (European Train Control System)	⊖ Invest-Notwendigkeiten ohne kurzfristigen, adäquaten Mehrwert	⊕	⊕	
Dimensionierung	⊖ Technische Zuglänge in D max. 740 m seit 1997, im Schnitt 640 m realisierbar	Gigaliner mit 50% mehr Ladevolumen in D ab 2017 zugelassen	Max. Ladevolumen seit 1998 um 158% gestiegen	
Lkw: Ausnutzen Sozialgefälle in der EU	⊖ Sozialpolitisch kritisch und im Schienensystem auch unmöglich. Tf-Einsatz erfordert - Sprach- und Streckenkenntnis - Qualifizierung für Tfz-Baureihen	- Ausflaggung nach MOE-Staaten - Fahrereinsatz zu dortigen Sozialbedingungen faktisch EU-weit	Zunehmende Beschäftigung von Schiffsführern aus MOE-Staaten	

* S. Erläuterungen in Kommentaransicht Chart

Der Straßengüterverkehr setzt im internationalen Verkehr den Benchmark. Interoperabilität auf der Schiene noch weit entfernt

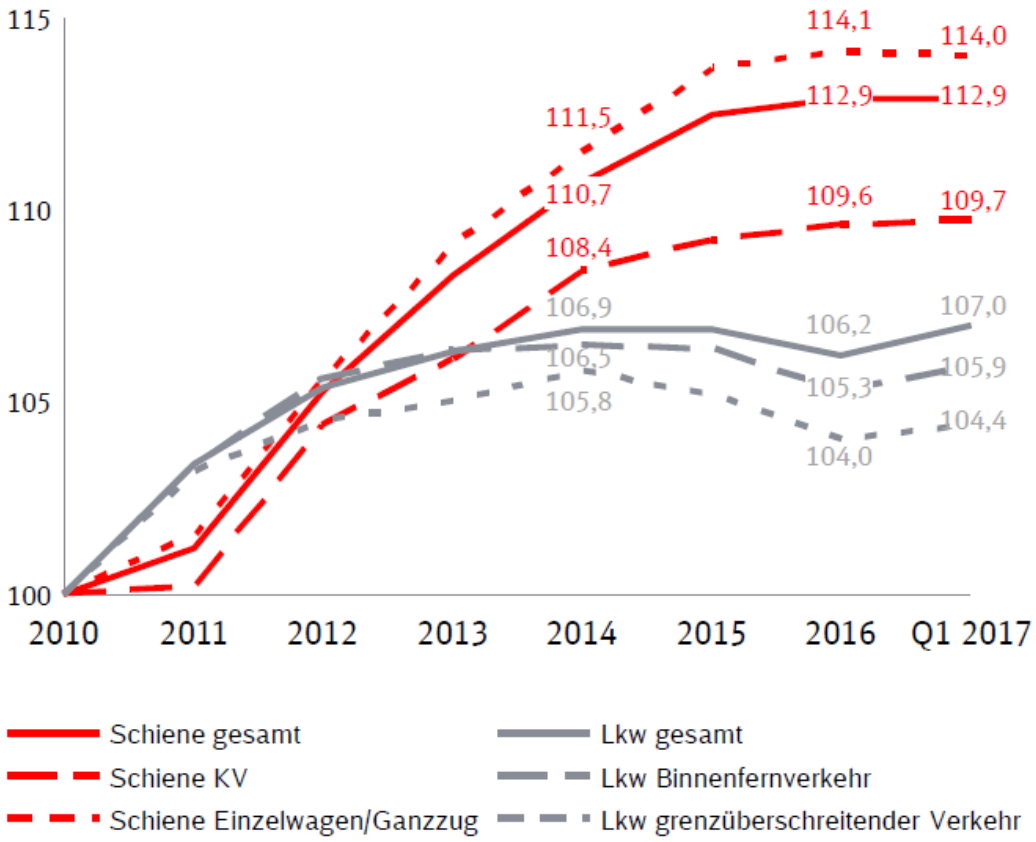
End-to-end, any driver, on any EU truck, under mandatory driving times and rest periods



Netherlands	Border Emmerich	Germany	Border Basel	Switzerland	Border Domodossola
▪ **Different operating rules for train formation** of all countries involved must be considered: braking rules, length + weight ▪ **The standard is the lowest train length/weight** of any of the countries involved ▪ The locomotive must be equipped with the Dutch **train control system ATB and ETCS** (costs 400 - 500.000 €)	▪ Change of loco and loco driver **or:** ▪ Loco admission for Germany, equipped with German train control system PZB/LZB ▪ **German language skills** level B1 (costs 20.000 €) ▪ Training of loco driver in **operational knowledge for Germany**	▪ Higher costs for non-noise reduced wagons ▪ **Costs for retrofitting** of 1.700€ per wagon 	▪ Change of loco and loco driver **or:** ▪ Loco homologation for Switzerland ▪ Training of loco driver in **operational knowledge for Switzerland**	▪ Dutch ETCS incompatible with Swiss ETCS ▪ Loco needs **Swiss ETCS version and national train control system ZUB** (400.000 € per loco) ▪ Loco needs Swiss pantograph (smaller)	▪ Change of loco and driver **or:** ▪ Italian loco homologation + Italian train control system SCMT ▪ Training of loco driver in **operational knowledge for Italy** ▪ **Level B1 Italian** language skills ▪ **Two loco drivers** often required in Italy ▪ Length of train max. 540m

Im Wettbewerb mit dem Straßengüterverkehr ist der Trassenpreis eine wesentliche Rahmenbedingung

Erzeugerpreisindex für Schienen-/Straßengüterverkehr in DE
2010 = 100



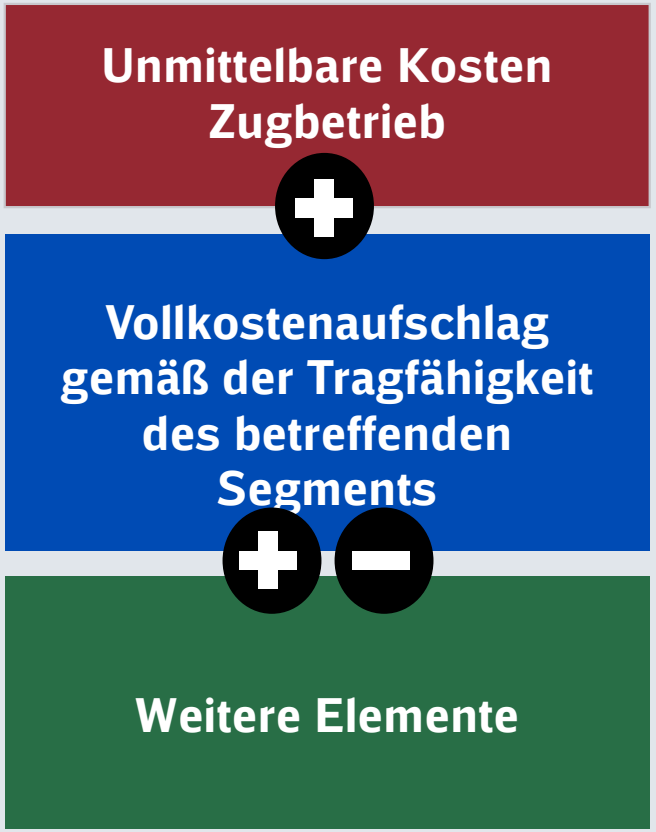
Quelle: destatis, Presseinformationen

41 Deutsche Bahn AG | Market Intelligence (DES 1) | Juli 2017

- Der Preiswettbewerb für die Bahnen hat sich in den letzten Jahren verschärft
- Etwa 50% der Schienentransporte sind grenzüberschreitend
- Gerade in diesem Marktsegment mit hohem Anteil an im (osteuropäischen) Ausland zugelassenen Lkw ist seit Jahren ein Preisverfall zu beobachten
- Etwa 20 – 25% der Kosten des SGV entfallen auf Trassenpreise
- Die Trassenpreise im SGV in Deutschland sind von 2010 bis 2017 um 18% gestiegen (1,5% p.a.). (PWC)

Entgeltgrundsätze der Recast EU-RL 2012/34 geben die Entgeltstruktur für zukünftige Trassenpreisbildung vor

Grundlogik EU-Recht



Im ersten Schritt werden Segmente gebildet, die dann nach folgendem Schema bepreist werden:

Unmittelbare Kosten des Zugbetrieb

- Zukünftige Preisuntergrenze
- Jeder Nutzer muss die Kosten tragen, die er unmittelbar verursacht

Vollkostenaufschlag

- Aufteilung verbleibender Kosten zwischen allen Nutzern mit Ziel Maximierung der Nachfrage
- Zuschlaghöhe orientiert sich ausschließlich an Tragfähigkeit
- Aufschlag darf kein Segment von Nutzung ausschließen

Umwelt-/Knappheitsaufschläge (optional)

- Zuschläge sollen im Gesetz vorgesehene Steuerungsanreize (z. B. Umwelt, Kapazität) erreichen

Beispiel Deutschland: Im Güterverkehr werden die Segmente anhand des Charakters der Verkehre unterschieden

Lokfahrt

Zug ist Lokfahrt

Sehr schwerer Zug

Zug mit Gewicht
> 3.000 t

Standard-Zug

Kein Güternahverkehr; Kein Gefahrgutganz-/ Sehr Schwerer Zug

Güternahverkehr

Verkehre < 75km Trassenlänge
UND < 370 m Wagenzuglänge

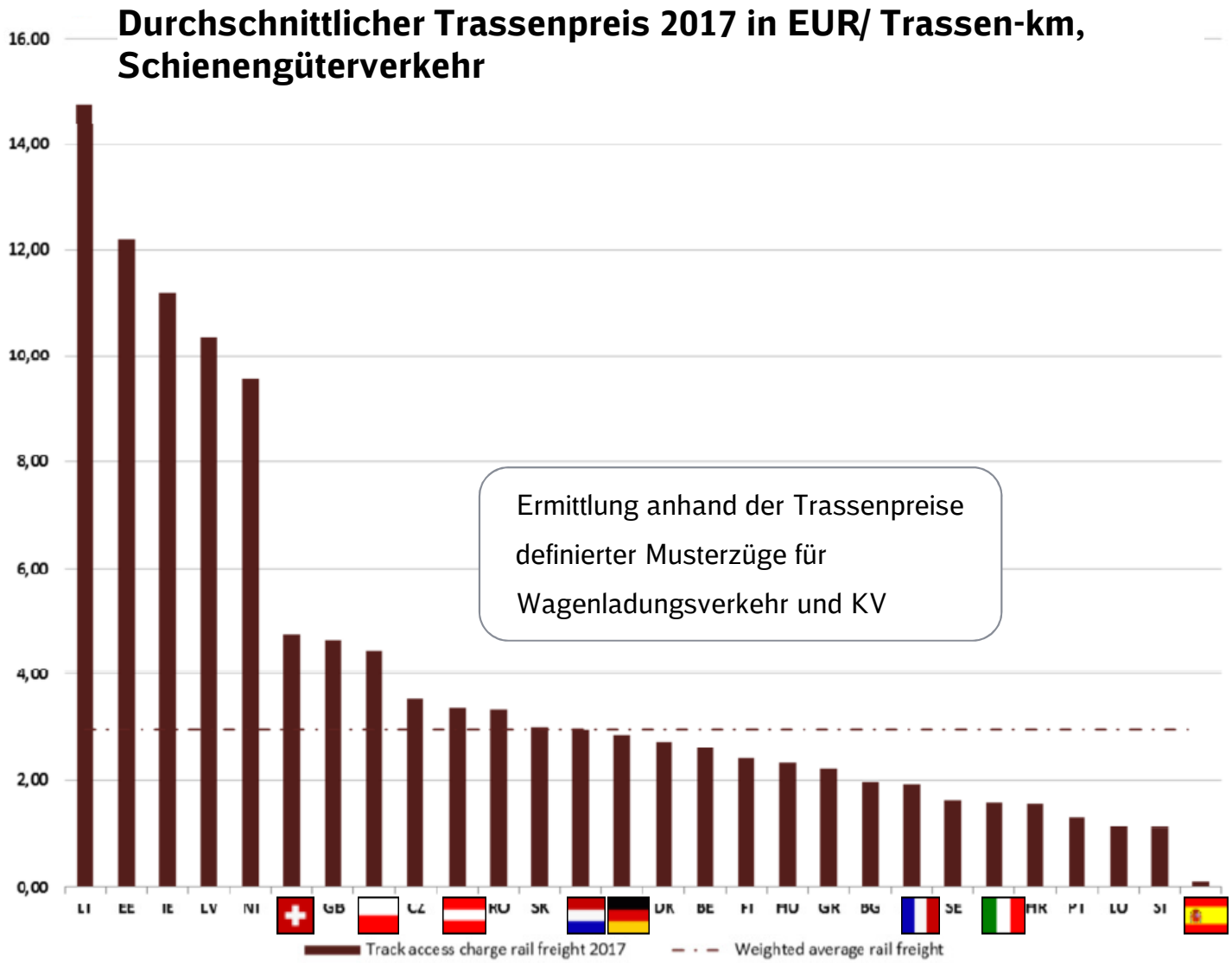
Gefahrgutganzzug

Zug transportiert ausschließlich Gefahrgut

Gefahrgutgüternahverkehr

Verkehre < 75km Trassenlänge
UND < 370 m Wagenzuglänge,
Zug transportiert ausschließlich Gefahrgut

Vor der Umsetzung des Recast sind die Trassenpreissysteme noch sehr heterogen



Die Trassenpreissysteme

- Ausweisung direkte Kosten Zugbetrieb
- Vollkostenaufschlag
- Marktsegmenten
- Streckenkategorien
- Weitere Faktoren für den Trassenpreis (z.B. Gewicht, Befahren von Knoten)

Quelle: PWC

Aus Sicht eines international tätigen EVU sind für ein Trassenpreissystem eine Reihe von Faktoren von Bedeutung

Herausforderungen eines Trassenpreissystem aus Sicht EVU

- Wettbewerbsfähige Preise
- Tragfähige Segmente
- Ordentliche Beteiligungsverfahren, die den Belangen der EVU Rechnung tragen

Darüber hinaus

- Verlässlichkeit
- Planbarkeit
- Preis
- Transparenz
- Finanzierung