

## Neujahrsempfang 2016 bei BFBahnen Hessen: DB Netz – Weiterentwicklung des Trassenpreissystems

Der traditionelle Neujahrsempfang 2016 von BFBahnen Hessen stellte den Auftakt zu einer Serie von Veranstaltungen unter dem Jahresmotto „Eisenbahn-Infrastruktur“ dar. Ca. 90 Mitglieder und geladene Gäste sind der Einladung gefolgt, die vom Zweiten Vorsitzenden Leif Niklas Wulf in bewährter Weise moderiert wurde.

Den Auftakt machte der Vorsitzende des Gesamtverbandes Wilfried Messner, der seine Grußworte an die Zuhörer richtete. Er gedachte zunächst der Toten und Verletzten beim Eisenbahnunglück in der Nähe von Bad Aibling und verwies darauf, dass trotz aller Automation und technischer Sicherungen das verantwortungsbewusste Handeln des Menschen nicht ausgeklammert werden kann. Messner berichtete dann kurz über den Verbandstag 2015 in Mainz und die dort gefassten Beschlüsse zur Reform von BFBahnen und kündigte die Verleihung der nächsten goldenen Umweltschiene im November 2016 in Hamburg an.

Mit einem Überblick über die neue Zukunftsstrategie der DB AG und einem Abriss über kurzfristige Verbesserungsmaßnahmen begrüßte auch der Konzernbevollmächtigte von Hessen, Dr. Klaus Vornhusen, die Versammlung. Ein Blick auf den Stand der größeren Infrastrukturmaßnahmen in Hessen (S-Bahn-Ausbau, Knoten Frankfurt, Neubaustrecken Hanau – Fulda und Rhein/Main – Rhein/Neckar) rundeten seinen Kurzvortrag ab.

Mit Gisbert Brauner, Leiter Vertrieb und Fahrplan bei DB Netz, Region Mitte, konnte BFBahnen Hessen einen kompetenten Fachmann für den diesjährigen Festvortrag gewinnen. In einem frisch präsentierten Vortrag verstand es Brauner, seine Zuhörer über eine Stunde zu fesseln. Auf Betreiben der Europäischen Union muss das heutige Trassenpreissystem (TPS) überarbeitet werden, um eine Harmonisierung des Europäischen Eisenbahnmarktes hinsichtlich der Struktur und Vergleichbarkeit der Infrastruktorentgelte sicherzustellen. Das heute weitgehend infrastrukturorientierte TPS soll künftig nachfrageorientiert sein, d. h. die Tragfähigkeit der Verkehrsart steht im Vordergrund der Systematik. In Abstimmung mit der Bundesnetzagentur hat die DB Netz AG die unmittelbaren Kosten einer Zugfahrt als die Kosten definiert, die durch eine spürbare Mengenänderung an Trassenkilometern als Mehrkosten entstehen. Hierzu zählen die Fahrplankosten (Trassenkonstruktion aufgrund von erhöhten Trassenanmeldungen, personalaffine Kosten ...) genauso wie die Betriebskosten (fahrdienstliche Handlungen, Betriebspersonal ...) und die Kosten für die höhere (Ab-)Nutzung und Instandhaltung der Strecken. Hinzu kommen Vollkostenzuschläge, die nach Marktsegmentierung - in Güterverkehr (GV), Personenverkehr im öffentlichen Dienstleistungsauftrag (SPNV) und andere Personenverkehre (SPFV) - differenziert werden sollen. Die Markttragfähigkeit orientiert sich dabei in einem festgelegten Verfahren an den heutigen Trassenpreisen.

Im SPFV soll die Marktsegmentierung zwischen Zügen, die zwischen Metropolbahnhöfen bzw. nicht zwischen Metropolbahnhöfen verkehren, unterschieden werden. Darüber hinaus ist eine zeitliche Staffelung vorgesehen. Im SPNV wird nach Ballungsraum- und Umlandverkehren sowie einer zeitlichen Staffelung differenziert.

Die Segmentierung im GV ist weitaus komplexer. Dort wird nach Güternahverkehr, Standardzug, Gefahrgutganzzug, „Schwerer Zug > 3.000 t“ und Lokfahrt unterschieden; außerdem sind Merkmale bezüglich zeitlicher und räumlicher Flexibilität sowie betrieblicher Priorität vorgesehen. Eine weitere Segmentierung erfolgt danach, ob die Züge im Netzfahrplan oder im Gelegenheitsfahrplan zu bearbeiten sind. Dazu kommt noch ein Bonus-/Malus-System für leise bzw. laute Güterzüge.

Für alle Nutzer fließen Möglichkeiten für die Rabattierung von Neuverkehren und spezielle Stornobedingungen ein, die den Eisenbahnverkehrsunternehmen flexiblere Entscheidungen über die Planung von Zügen ermöglichen.

Nach lang anhaltendem Applaus und einer ausgeprägten Diskussionsrunde dankte Leif Niklas Wulf dem Referenten, Herrn Brauner für den spannenden Vortrag und überreichte ihm ein kleines Dankeschön.

In geselliger Runde konnten sich die Teilnehmer beim anschließenden Buffet in anregenden fachlichen und persönlichen Gesprächen austauschen.

Karl-Heinz Garre  
BFBahnen Hessen