

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Chiasso, 31.3.2015

Anhörung „Trassenpreisrevision 2017 – Änderung der NZV“

Sehr geehrter Herr Füglistaler
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Infrastrukturprojekte der Schweiz eröffnen dem Schienengüterverkehr neue Perspektiven: Nach Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels (2017), des Ceneri-Basistunnels (2020) und des 4-Meter-Korridors (2020) können längere, schwerere und höhere Güterzüge im Transit durch die Alpen verkehren. Dadurch erhöht sich die Produktivität, und neue Marktsegmente können erschlossen werden.

Um diese Chancen zu nutzen und die Verkehrsverlagerung zu unterstützen, sollte das Trassenpreissystem die innovativen Elemente der NEAT funktional unterstützen – auch vor dem Hintergrund der Aussetzung der Betriebsbeiträge per Ende 2023.

Prinzipiell begrüßen wir die Einführung eines Verschleissfaktors, welcher die heutige übermässige Pönalisierung des Faktors Gewicht korrigiert. Die Produktivitätsvorteile des Gotthardbasistunnels sollten jedoch an den Markt weitergeben und nicht – wie unsere Analyse zeigt - vom Infrastrukturbetreiber einbehalten werden.

Nicht nur der Verschleiss, sondern auch die ständig wachsende Anzahl von verkehrenden Zügen belastet das Netz. Je besser die Züge ausgelastet sind, desto weniger Züge müssen verkehren, was den Betriebsaufwand und den Investitionsbedarf des Infrastrukturbetreibers senkt. Das Zuggewicht als entscheidendes Kriterium für die Produktivität des Schienengüterverkehrs sowie für eine effiziente Bewirtschaftung des knappen Guts „Trasse“ sollte daher klare Anreize erhalten. Es muss sich lohnen, längere und schwerere Züge zu fahren. So wird gewährleistet, dass das Potenzial der neuen NEAT-Infrastrukturen im Interesse der Volkswirtschaft ausgeschöpft wird.

Unsere Forderung in Stichworten:

- ▶ Einführung eines Produktivitätsfaktors in Ergänzung zum Verschleissfaktor als Anreiz für Hochleistungszüge: konstant stabiler Trassenpreis für Züge ab 1300 Brutto-Tonnen - jede zusätzliche Tonne ist ein Gewinn für den Markt und die Verlagerung
- ▶ Preisstabilität pro Bruttotonnenkilometer gegenüber heute: NEAT Produktivitätsvorteil weitergeben, Wegfall der Betriebsbeiträge kompensieren

- ▶ Trassenqualitätsfaktor verstärken, schlechte Qualität spürbar kompensieren: von Faktor 0,6 auf Faktor 0,3
- ▶ Lärmbonus als festes Preiselement integrieren

Abschliessende Beurteilung des neuen Trassenpreissystems nicht möglich

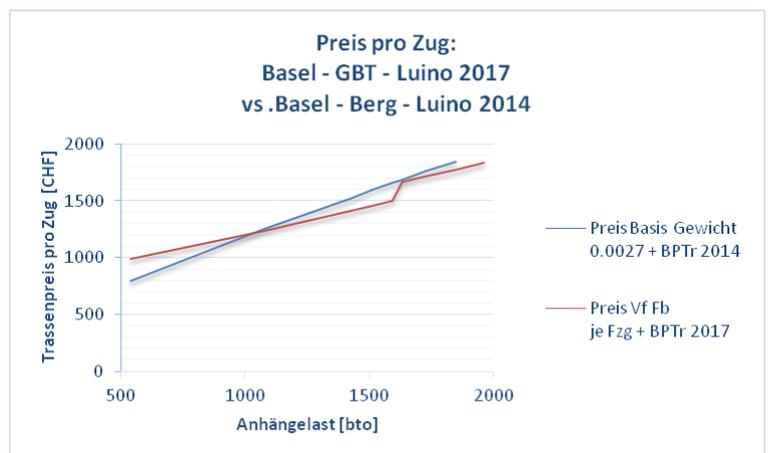
Die für die Vernehmlassung gesetzten Termine sind sehr äusserst knapp. Das Berechnungstool, mit dem man die Trassenpreiskalkulation simulieren kann, steht erst seit dem 9.3.2015 zur Verfügung. Die Bedienung des Tools ist sehr komplex; ausserdem stellten wir einige Unschärfen der zugrundeliegenden Parameter fest. Unter diesen Voraussetzungen ist eine abschliessende Beurteilung des vorgeschlagenen Systems und seiner Folgen für den Markt nicht möglich.

Erste Ergebnisse der Simulation für Güterzüge auf der Strecke Basel - Luino

Die Simulation des neuen Trassenpreissystems mit Verschleissfaktor für Güterzüge auf der Strecke Basel - Luino ergibt ein differenziertes Bild.

Preis pro Zug

Züge mit mehr als 1000 Tonnen Anhängelast sind künftig geringfügig teurer, mit weniger als 1000 Tonnen geringfügig billiger als heute. Kostentreiber ist die Lokomotive, die einen hohen Verschleiss verursacht und folglich hoch bepreist wird. Ab 1600 Tonnen Anhängelast muss eine zweite Lokomotive eingesetzt werden. Dies löst einen klar erkennbaren Kostensprung aus, der kaum mehr kompensiert werden kann. Eine Alternative wäre der Einsatz von 6-achsigen Mehrstrom-Lokomotiven. Diese stehen jedoch gegenwärtig nicht auf dem Markt zur Verfügung.

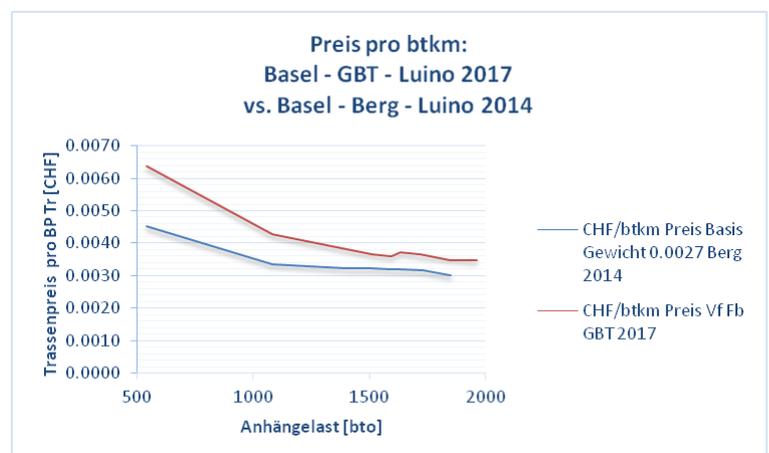


Preis pro Bruttotonnenkilometer

Legt man jedoch die Bruttotonnenkilometer zugrunde, also die betriebliche Transportleistung des Zugs, entsteht ein anderes Bild. Dabei ist zu berücksichtigen, dass nach der Eröffnung des Gotthardbasistunnels weniger Bahnleistung eingekauft werden muss:

- > die Strecke ist um 31 Kilometer kürzer
- > der Verschleiss ist geringer, weil nur noch eine statt drei Loks erforderlich ist.

Trotzdem wird 2017 der Preis pro Bruttotonnenkilometer deutlich über dem heutigen Niveau liegen.



NEAT-Produktivitätsvorteil wird nicht an den Markt weitergegeben

Unseren Simulationen gemäss wird sich der Preis pro Bruttotonnenkilometer via Gotthardbasistunnel markant erhöhen. Auf der Lötschbergachse – wo keine infrastrukturellen Veränderungen zu erwarten sind – bewirkt das neue Trassenpreissystem erwartungsgemäss einen leichten Preisrückgang.

Aus der Tabelle wird ersichtlich, dass mit dem vorgeschlagenen Trassenpreissystem die Produktivitätsvorteile des Gotthard-Basistunnels nicht an den Markt weitergegeben, sondern zu einem grossen Teil vom Infrastrukturbetreiber einbehalten werden.

Strecke / Anhängelast	1000 t	1500 t	1900 t
Basel - GBT - Luino	+ 21%	+12%	+15%
Basel - GBT - Chiasso	+ 13%	+ 16%	=
Basel - LBT – Domodossola	- 1%	- 4%	-5%

Hochleistungszüge werden benachteiligt

Die Transitstrecke via Gotthard wurde aus Kostengründen nicht so ausgebaut wie ursprünglich geplant. So wurden beispielsweise der Ausbau südlich von Lugano und der Zimmerberg-Basistunnel II zurückgestellt. In der Konsequenz bleiben Streckenneigungen bestehen, die den Güterverkehr weiterhin belasten. Die maximale Anhängelast pro Lokomotive beträgt 1600 Tonnen in der Schweiz, während in den Nachbarländern des Korridors Rotterdam-Genua Züge mit 2000 t Anhängelast je Lokomotive verkehren können.

Um Hochleistungszüge mit 2000 t Anhängelast zu befördern, ist in der Schweiz weiterhin eine Doppeltraktion notwendig. Gerade dies wird im neuen Trassenpreissystem sehr teuer. Das Vorspannen einer weiteren Lok für schwerere Züge fällt so stark ins Gewicht, dass die Wirtschaftlichkeit von 2000-Tonnen-Zügen in Frage gestellt werden muss.

Mit anderen Worten: Der Nachteil eines nicht korridor-konformen Infrastrukturausbaus wird dem Markt zusätzlich durch hohe Trassenpreise für die Doppeltraktion aufgebürdet.

Komplexität fördert Intransparenz und lähmt den Markt

Während das vorgeschlagene System zur Verrechnung der Verschleisskosten die Kostenwahrheit verbessert und somit prinzipiell zu begrüessen ist, erhöht es jedoch die Komplexität eines bereits heute hochkomplexen Systems.

Für unsere Bahnpartner wird die simple Abgabe eines Angebots weiter erschwert: Immer vielfältig sind die Variablen, immer grösser die Unsicherheiten. Während das Risiko im integrierten Markt des Personenverkehrs tragbar sein mag, ist dies im liberalisierten Güterverkehrsmarkt mit seinen zahlreichen Playern nicht vertretbar. Wir als Operateur tragen das finanzielle Risiko unserer Züge und brauchen stabile, kalkulierbare und kontrollierbare Preise, um im Markt agieren zu können.

Lenkungswirkung der Anzeielemente ist zu hinterfragen

Ob der vorgeschlagene Verschleissfaktor die erwartete Anreizwirkung entfalten wird, bleibt fraglich. Wichtige Voraussetzungen wären:

- ▶ Der finanzielle Anreiz muss dort ankommen, wo der Investitions- bzw. der Nutzungsentscheid fällt. Im Falle von Rollmaterial ist dies der Wagenhalter bzw. der Operateur.
- ▶ Der Anreiz gewährende Infrastrukturbetreiber muss dafür Sorge tragen, dass die Weiterleitung des Anreizes technisch möglich ist und auch tatsächlich erfolgt.
- ▶ Der Anreiz muss so bemessen sein, dass er wirtschaftlich relevant ist.

Im Falle des Verschleissfaktors sehen wir leider keine dieser Voraussetzungen erfüllt – siehe Beantwortung der Fragen.

Zu hinterfragen ist ausserdem die Verantwortung der Zulassungsbehörde: Rollmaterial, dass zugelassen wurde, sollte für seine gesamte Lebensdauer fahren dürfen, ohne pönalisiert zu werden.

Lärmbonus muss als festes Preiselement integriert werden

Gemäss den Anhörungsunterlagen kompensiert der Lärmbonus die Erhöhung der Trassenpreiselemente. Konzeptionell sind die beiden Elemente jedoch voneinander zu trennen:

Trassenpreissystem	Unbefristet	Ab 2017 Mehrbelastung des Güterverkehrs
Lärmbonus	Befristet	Wird heute bereits gewährt Kompensiert die getätigten Investitionen in lärmarmes Rollmaterial und deckt die höheren Betriebskosten partiell ab.

Auf eine Weiterführung des Lärmbonus ist zu bestehen, und zwar unabhängig von der geplanten Änderung des Trassenpreissystems.

Langfristige Verbindlichkeit des Trassenpreissystems

Der Lebenszyklus von Rollmaterial beträgt 30 bis 40 Jahre von der Entwicklung und dem Investitionsentscheid über die Beschaffung bis zur Ausmusterung. Die Abschreibedauer beträgt durchschnittlich 25 Jahre.

Dem muss das Trassenpreissystem Rechnung tragen. Bei Änderungen der „Spielregeln“ bedarf es langer Übergangsregelungen und Kompensationen. Dies gilt sowohl für Lokomotiven als auch für Wagen.

Stornierungsentgelt – Reziprozität einführen

Ein erfolgreicher Güterverkehr benötigt Flexibilität, um auf Nachfrageschwankungen schnell und kostenneutral reagieren zu können. Extrazüge gehören ebenso wie Stornierungen zum Geschäft.

Das heutige System der Stornierungspönalen ist markt- und kundenfeindlich. Auffällig ist ausserdem, dass die Stornierungsregelung nicht reziprok ist. Oft ist die Infrastruktur Verursacher von kurzfristigen Fahrplanänderungen, Umleitungen oder Zugausfällen.

- ▶ Für Stornierungen, die nicht auf das Eisenbahnverkehrsunternehmen zurückzuführen sind, sollen keine Stornierungsentgelte gezahlt werden.
- ▶ Bei Stornierungen seitens des Infrastrukturbetreibers ist dem EVU ein angemessener Schadenersatz zu entrichten.
- ▶ Kein Stornierungsentgelt, wenn die Trasse an ein anderes EVU vergeben wird..

Beantwortung der Fragen

Sind Sie einverstanden, dass der Verschleiss nicht nur an Hand des Gewichts zu verrechnen ist, sonder präziser, nämlich

a) über die relevanten Fahrzeugparameter wie Achslast, installierte Leistung oder Radsatzsteuerung?

b) nach Streckeneigenschaften differenziert, namentlich Radien und zugelassene Geschwindigkeit?

Achslast: ok

Installierte Leistung: prinzipiell ja, mit folgenden Ergänzungen:

Berechnungsgrundlage muss die eingesetzte Leistung sein anstatt die maximal mögliche Leistung, wie derzeit vorgesehen. Dies gilt insbesondere bei Vorspannloks, die nur punktuell auf Steigungsstrecken eingesetzt werden.

Bei Doppeltraktion innerhalb der Grenzlast wird die benötigte Traktionsleistung auf mehr Achsen verteilt. Dies führt zu weniger Traktionsleistung je Achse und somit zu einem geringeren Verschleiss der Fahrbahn. Dem ist durch einen Abschlag Rechnung zu tragen.

Radsatzsteuerung: nur beschränkt:

Mehrstromloks im Einsatz auf dem Korridor sind für eine Übergangszeit zu entlasten. Diese Maschinen wurden Ende der neunziger Jahre zugelassen und beschafft, um Produktivitätsgewinne im grenzüberschreitenden Verkehr zu erzielen. Das vorgeschlagene Trassenpreissystem „bestraft“ diese verschleissintensiven Lokomotiven, welche noch rund zwanzig Jahre Lebensdauer vor sich haben. Alternativen stehen auf dem Markt nicht zur Verfügung.

Eine Anreizwirkung für die Umrüstung der Drehgestelle ist im Transitverkehr nicht gegeben, da die Schweizer Strecke im Vergleich zur internationalen Strecke zu kurz ist und nicht die erforderlichen Rotationen zulässt. Eine Beanreizung von lärmarmen Rollmaterial muss international bzw. korridorbezogen erfolgen. In der Zwischenzeit sind direkte Investitionsbeiträge zu favorisieren.

Radien: ok

Zugelassene Geschwindigkeit: ok

Zu ergänzen: Neigungen, dies spielt beim Einsatz von Doppeltraktion eine wichtige Rolle – siehe unter „installierte Leistung“.

2) Sind Sie einverstanden, dass alle Schmalspurbahnen der gleichen Streckenkategorie zugeordnet werden?

Ja.

3) Sind Sie einverstanden, dass der Deckungsbeitrag im Personenverkehr gleich bleiben soll, damit das Ziel der FABI-Vorlage von jährlich 100 Millionen Mehrerlös für die Infrastruktur erreicht wird?

Ja.

4) Sind Sie einverstanden, dass der Güterverkehr weiterhin keinen Deckungsbeitrag zu leisten hat?

Wir befürworten Kostenwahrheit, Eigenwirtschaftlichkeit und Effizienzsteigerungen zur Senkung der Infrastrukturkosten. Unter dieser Prämisse befürworten wir die Leistung eines Deckungsbeitrags.

5) Sind Sie einverstanden, dass keine weiteren Preiselemente geändert werden sollen?

Nein

Trassenqualitätsfaktor verstärken, schlechte Qualität spürbar kompensieren: Die Kompensation für Güterverkehrsstrassen ist verschwindend gering angesichts der realen Mehrkosten für die schlechte Qualität, welche sich direkt aus der bestehenden Prioritätenregelung zugunsten des Personenverkehrs ableitet. Nach groben Abschätzungen fallen heute im Güterverkehr rund 20% unproduktive Zeiten an durch betriebsbedingte Halte und Wartezeiten. Wir halten ein Absenken des Qualitätsfaktors der Streckenkategorie D von 0,6 auf 0,3 für gerechtfertigt.

Nachfragefaktor korrigieren: Die Spitzen in der Nachfrage werden einzig durch den Personenverkehr verursacht. Es sollte daher ein Malus an den Personenverkehr adressiert werden. Güterzüge sind grundsätzlich über den ganzen Tag verteilbar. Dies trifft insbesondere auf der Nord-Süd-Achse zu, da die Transitzüge über 500 bis 1500 km unterwegs sind und sich gleichmässig über den ganzen Tag vertakten lassen.

Gefahrgutzuschlag aufheben: Es ist fraglich, warum volkswirtschaftliche Aufgaben (Feuerwehr) in eine betriebswirtschaftliche Betrachtung (Grenzkosten) einfließen sollen, und dies einseitig nur für den Güterverkehr, während der Personenverkehr von den Mehrkosten ausgeschlossen bleibt. Entsprechende Vorhaltekosten müssen analog auch dem Personenverkehr angelastet werden.

Bonus/Malus „Qualität“ einführen: Wir unterstützen die Einführung einer Bonus-Malus-Regelung mit dem Ziel, Störungen des Netzbetriebs zu minimieren und die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes zu erhöhen. Ein System dieser Art ist bereits in der NZV vorgesehen und sollte endlich eingeführt werden.

Stornierungsentgelt: siehe obige Ausführung.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen Ihnen für eine vertiefte Analyse auch im persönlichen Gespräch gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Bernhard Kunz
Direktor



Irmtraut Tonndorf
Leiterin Kommunikation