

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Chiasso, 29.04.2019
Our Ref.

Tel. +41 58 8558020
Fax +41 58 8558801
itonndorf@hupac.com

Sehr geehrter Herr Füglistaler
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Trassenpreis 2021 und zu den geplanten Anpassungen der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung.

Wir begrüßen die Senkung des Trassenpreises um jährlich 90 Millionen Franken, wobei 30 Millionen auf den Güterverkehr entfallen. Durch die niedrigeren Trassenpreise können die derzeit noch nicht realisierbaren Produktivitätssteigerungen im alpenquerenden Güterverkehr zu einem gewissen Teil kompensiert werden.

Wir weisen jedoch darauf hin, dass die vorgesehene Senkung der Trassenpreise bei weitem nicht ausreicht, um die per 2024 wegfallenden Betriebsbeiträge für den alpenquerenden Kombinierte Verkehr zu kompensieren. Zwar konnten mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels einige der in Aussicht gestellten Produktivitätsverbesserungen erzielt werden, wie beispielsweise die Kostenminderungen durch Wegfall der Doppeltraktion über die Bergstrecke. Es verbleibt jedoch eine erhebliche Lücke, welche auf folgende Faktoren zurückzuführen ist:

- ➔ Die Anschlussstrecken in Deutschland sind auf eine Zuglänge von 690 statt 740 Meter beschränkt. Das bedeutet, dass nördlich von Basel die Züge nur mit einer Länge von 690 Metern (inklusive Lok) fahren können. Mit einem Ausbau des Korridors Rhein-Alpen auf eine Zuglänge von 740 Meter ist erst 2030/2040 zu rechnen.
- ➔ Auf einigen Strecken bestehen weiterhin Steigungen, die eine kostenintensive Doppeltraktion erfordern: via Domodossola beträgt die Steigung 26‰, via Chiasso 15-17‰. Als Obergrenze für die zulässige Neigung von Flachbahnen gelten dagegen Werte zwischen 10 und 12,5 ‰.
- ➔ In Italien muss die Möglichkeit des Verkehrs von Zügen mit einem Gewicht von über 1600 Tonnen noch geprüft werden, da die elektrischen Unterstationen aufgerüstet werden müssen.
- ➔ Durch dyssynchrone Fahrpläne zwischen der Schweiz und den Nachbarländern wird der Zeit- und ergo Produktivitätsgewinn des Gotthard-Basistunnels an den Grenzen zunichte gemacht.

- Wegen dem geplanten Ausbau des Korridors Rhein-Alpen (Rheintalstrecke, Raum Emmerich-Oberhausen) ist mit suboptimale Betriebsbedingungen bis 2040 mit kostenintensiven Umleitungen und Fahrzeitverlängerungen zu rechnen.
- Die zahlreichen Grossbaustellen, die für die nächsten Jahre geplant sind, erlauben keine produktive und effiziente Planung der Züge.

Der kombinierte Verkehr steht in direktem Wettbewerb zum Strassengüterverkehr. Wir stellen leider fest, dass das Trassenpreissystem 2021 die Marktsituation des Kombinierten Verkehrs – trotz positiver Ansätze – nur unzureichend berücksichtigt.

Güterverkehr weiterhin pönalisiert

Das Trassenpreissystem sieht davon ab, die differenzierten Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten zu berücksichtigen. Im Vergleich zum Personenverkehr stellt der Güterverkehr generell tiefere Anforderungen an Betriebsführung und Trassenqualität. Durch die grösstenteils einheitliche Bepreisung der Trassen negiert das Trassenpreissystem die unterschiedlichen Anforderungen der Verkehrsarten. Das führt dazu, dass die vom Personenverkehr verursachten Folgekosten vom Güterverkehr mitgetragen werden – obwohl der Güterverkehr geringere Priorität hat und in den Hauptverkehrszeiten kaum noch Restkapazitäten vorhanden sind.

Gewichtsbasierte Trassenpreiselemente wie der Basispreis Verschleiss belasten den Güterverkehr weiterhin überproportional. Dies, obwohl Güterwagen technische Fortschritte gemacht haben und die Schienen weniger beanspruchen.

Wir regen daher an, dass die Grenzkosten sowie der Verschleiss periodisch untersucht und transparent nach Verkehrsart dargestellt werden.

Anreiz für lange Züge und schwere Züge

Der vorgesehene Anreiz für lange Züge mit Anhängelast über 540 Meter ist eine wirkungsvolle Massnahme, die den Kombinierten Verkehr spürbar entlastet. Wir regen an, den Rabatt auf Züge ab 500 m Anhängelast auszuweiten, was ungefähr der durchschnittlichen Länge der Züge via Schweiz entspricht, zumal in Deutschland die volle Zuglänge von 740 Meter wegen Infrastruktureinschränkungen nicht genutzt werden kann. Dies schafft einen zusätzlichen Anreiz für produktive lange Züge, welche die knappen Ressourcen der Infrastruktur effizient nutzen.

Ausserdem schlagen wir die Einführung eines Rabatts mit Kappung des Trassenpreises für schwere Züge ab 1600 Tonnen vor. Somit würden nicht nur lange, sondern auch schwere Züge – welche die maximale Zuglänge oft nicht erreichen – beanreizt.

Lärmbonus kompensiert erhöhte Wagenkosten

Um die Akzeptanz des Schienengüterverkehrs zu bewahren und zu steigern, muss das Lärmproblem nachhaltig gelöst werden. Wir unterstützen daher die ehrgeizigen Ziele und die Vorreiterrolle der Schweiz in diesem Bereich.

Wir begrüssen die Weiterführung des Lärmbonus als Beitrag zum Ausgleich der hohen Life-Cycle-Kosten von lärmarmen Wagen, welche sich als Kostensteigerungen bei der Anmietung von lärmarmen Wagen niederschlagen. Es ist wichtig, dass der Lärmbonus bei denjenigen, die die erhöhten Kosten tragen, auch tatsächlich ankommt.

Zugsausfälle werden doppelt bestraft: Stornierungsentgelt neu regeln

Das Schweizer Trassenpreissystem sieht hohe Stornierungsentgelte für bestellte, aber nicht gefahrene Züge vor. Während diese Massnahme sinnvoll ist, um einem ressourcenvergeudenden Trassenkauf auf Vorrat vorzubeugen, verursacht sie jedoch unverhältnismässig hohe Kosten, falls ein Zug wegen Störungen im Ausland nicht gefahren werden kann. Der vorliegende Vorschlag zum Trassenpreis 2021 adressiert zwar das Problem, verzichtet jedoch auf die Ausarbeitung einer Lösung.

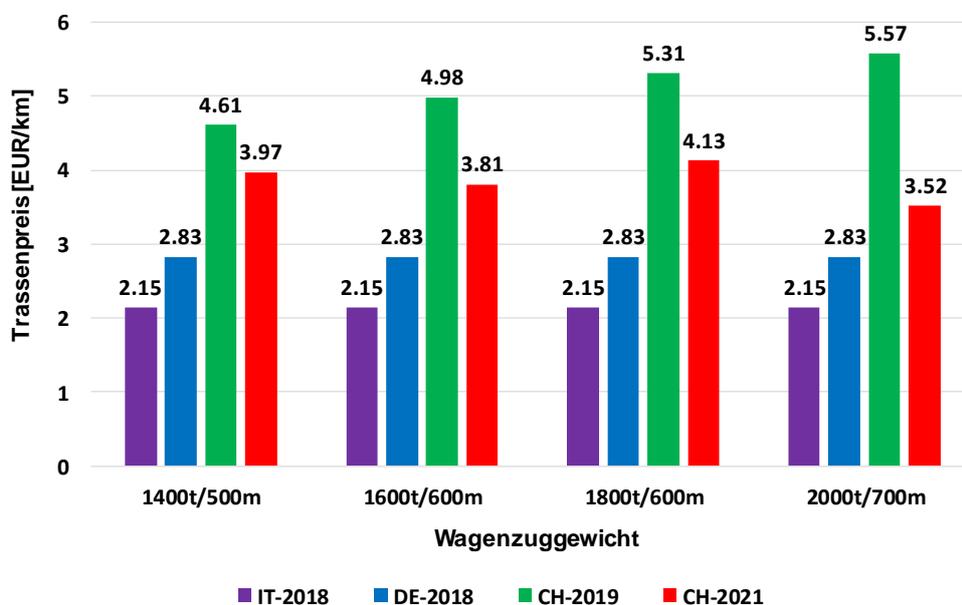
Wir schlagen vor, dass bei betriebs- oder baustellenbedingten Ausfällen eines Zugs im Ausland für diesen Zug das Storno-Entgelt in der Schweiz entfällt. Der eventuelle Schadenersatz sollte zwischen den Infrastrukturbetreibern geregelt werden und nicht auf die Bahnunternehmen abgewälzt werden.

Mehrkosten durch Umleitungen und Stornierungen: Kompensation vorsehen

Stornierungen der bestellten Trasse seitens der Infrastrukturbetreiber führen zu hohen Folgekosten bei den Bahnen und Bahnkunden. Beispielsweise erfordert die Umleitung eines Zugs von der Gotthard- auf die Lötschbergstrecke den Einsatz zusätzlicher Produktionsmittel. Stichworte sind zweite Lok, höhere Energiekosten, zusätzliche Streckenkilometer, längere Laufzeiten, veränderte Zugparameter (Profil, Länge, Gewicht), bis hin zum kompletten Ausfall eines Zugs.

Wir halten es für gerechtfertigt, dass den Bahnen bei mangelnder Verfügbarkeit der bestellen Trasse eine angemessene Kompensation seitens der Infrastrukturbetreiber zugestanden wird.

Fazit: Trassenpreis Schweiz noch deutlich entfernt vom europäischen Benchmark



ZUSAMMENGEFASST – VORSCHLÄGE

Trassenpreis-Element	ALT	NEU 2021	Kommentar, Vorschlag
Basispreis Trasse	Basistunnel CHF 3,50 Hauptnetz CHF 1,50	Basistunnel CHF 2,50 Hauptnetz CHF 1,15	☺
Basispreis Verschleiss	Je nach Strecke und Fahrzeug	Unverändert	Gewichtsbasiertes Preiselement zu hoch Vorschlag: Kappung ab 1600 t
Faktor Trassenqualität	Kategorie C CHF 0,70 Kategorie D CHF 0,60	Kategorie C CHF 0,50 Kategorie D CHF 0,40	☺
Nachfragefaktor	negativ für Güterverkehr	negativ für Güterverkehr	Pönalisiert den Güterverkehr, denn dieser verkehrt unabhängig von Haupt- und Nebenverkehrszeiten. Auf langen internationalen Strecken hat der Güterverkehr keine Möglichkeit, die Hauptverkehrszeit zu meiden.
Gefahrgutzuschlag	CHF 0,02/Achskm bzw. CHF 0,04/DG-km	CHF 0,02/Achskm bzw. CHF 0,04/DG-km	Pönalisiert die Schiene gegenüber der Strasse
Lärmbonus	Je Wagen: CHF 0,02 K-Sohle CHF 0,03 Scheibenbr.	Zug mit allen Wagen: CHF 0,02 K-Sohle CHF 0,03 Scheibenbr.	☺
Lange Züge	=	CHF 0,01 pro m Anhängelast > 540 m	Anreize kann wegen Längenbeschränkung in DE nicht voll genutzt werden Vorschlag: Anreiz ab 500 m Anhängelast
Mehrfachtraktion alpenquerend	Entlastung für 2. Lok	Entlastung für 2. Lok	☺
Stornierungsentgelt	Problematisch bei Ausfällen im Ausland Keine Kompensation bei Stornierung seitens der Infrastruktur	Keine Lösung	Vorschlag: Storno-Entgelt CH entfällt bei betriebs- oder baustellenbedingten Ausfällen eines Zugs im Ausland Kompensation bei Stornierung der bestellten Trasse seitens Infrastrukturbetreiber

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für weitere Gespräche gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Michail Stahlhut
CEO



Irmtraut Tonndorf
Leiterin Kommunikation