

Trassenpreisanalyse im alpenquerenden Kombinierten Verkehr

Zusammenfassende Textversion der Studie für



Rue Montoyerstraat 31, B-1000 Brüssel

Verfasser

TransCare GmbH
Danziger Str. 14
D - 65191 Wiesbaden

Ansprechpartner:

Ralf Jahncke
Dr. Andreas Deutsch
Johannes Kohlschütter

Tel.: +49 611 7634 160
E-Mail: r.jahncke@transcare.de

TransCare●

1 Ausgangslage und Zielsetzung

In den kommenden Jahren stehen dem alpenquerenden Kombinierten Verkehr (KV) grundlegende Veränderungen bevor. Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (GBT) zum Fahrplanwechsel 2016/2017 gibt es erstmalig eine durchgängige zweigleisige Flachbahntrasse zwischen Deutschland und Italien. Durch den zusätzlichen Bau des Brenner-Basistunnels (BBT) werden dem Alpen-transit ab 2026 zwei Flachbahntrassen auf den Hauptachsen zur Verfügung stehen. Ferner gibt es Überlegungen zum vollständigen zweigleisigen Ausbau des Lötschberg-Basistunnels.

Die Realisierung dieser Flachtrassen ermöglicht deutliche Effizienzgewinne für den Bahntransport. Das maximale Gewicht, welches von einer Lokomotive gezogen werden kann, wird sich von heute 800 Bruttotonnen (Bt) auf künftig 1.650 Bt erhöhen. Darüber hinaus ermöglicht die Flachbahn die Traktion von bis zu 700 Meter langen Zügen gegenüber der rund 550 Meter, die heute nur gefahren werden können. Außerdem verkürzt sich durch die Eröffnung des Gotthard-Basistunnel der Transit durch die Schweiz um rund 30 km und, viel wichtiger, um ca. eineinhalb Stunden.

Mit der geplanten Eröffnung des Gotthard-Basistunnels plant die Schweizer Regierung im Gegenzug die sukzessive Abschaffung der heute bestehenden Subventionen im alpenquerenden KV von derzeit rund 130 Mio. CHF bis Ende 2023. Gleichzeitig ist in der Schweiz eine grundsätzliche Änderung des Trassenpreissystems mit Einführung eines Verschleißfaktors geplant.

Der seit Auflösung der Kopplung an den Euro erstarkte Franken im Januar 2015 stellt eine weitere enorme Belastung für die Wettbewerbsfähigkeit des alpenquerenden KV durch die Schweiz dar.

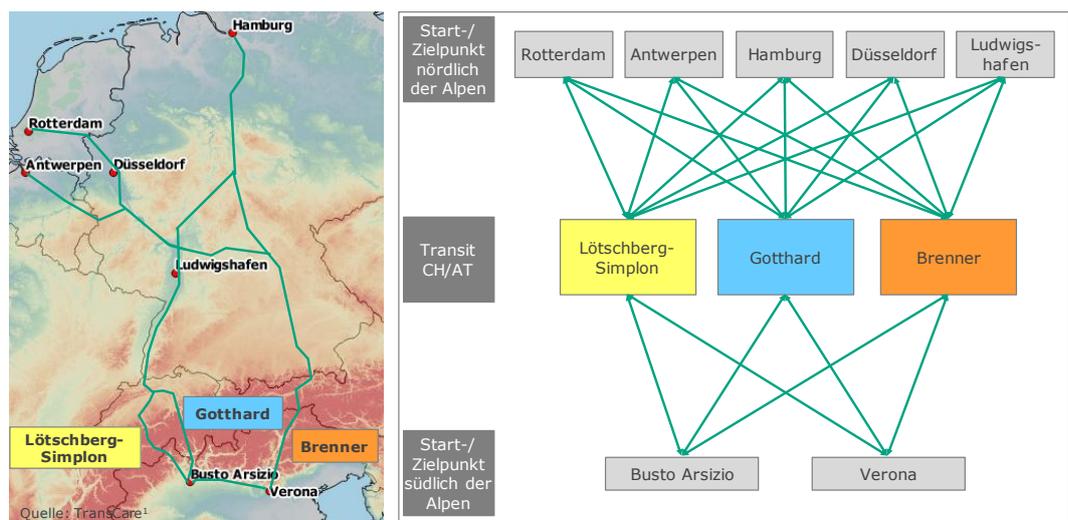
Insoweit ist das Ziel dieser Studie, die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der wichtigsten Achsen im alpenquerenden Kombinierten Verkehr zu ermitteln und mit Blick auf Gotthard und Brenner zu vergleichen. Dabei soll neben der Beschreibung des Status quo auf die Situation nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und des Brenner-Basistunnels eingegangen werden. In diesem Zusammenhang sollen Trassenpreise, Ausbauvorhaben und Fördermittelpolitik betrachtet werden.

Durch die Aktualität bedingt, werden auch die Auswirkungen des Wechselkurses auf die Preisbildung im alpenquerenden KV untersucht. Abschließend werden potenzielle Handlungsempfehlungen zur Gestaltung der Trassenpreise bzw. der Fördermittelpolitik formuliert.

2 Wettbewerbssituation

Die Studie untersucht die alpenquerenden Achsen Lötschberg-Simplon, Gotthard und Brenner. (siehe Übersicht 1.). Dabei werden ausgewählte marktrelevante Relationen zwischen bedeutenden Terminals nördlich der Alpen (Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Düsseldorf und Ludwigshafen) und südlich der Alpen (Busto Arsizio und Verona) betrachtet.

Übersicht 1 Untersuchungsgegenstand



Quelle: TransCare.

2013 wurden seitens der UIRR-Operateure rund 1,7 Mio. Sendungen befördert, davon knapp 1 Mio. Sendungen im alpenquerenden Verkehr. Die Gotthardachse bewältigt mit 10,4 Mio. Nettotonnen vor der Brennerachse (9,5) und Lötschberg-Simplon (7,8) das meiste Volumen. Damit werden über 80 Prozent des gesamten Alpentransits über diese drei wichtigsten Achsen abgewickelt.

Die drei Achsen unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit erheblich. Während die Lötschberg-Simplon-Achse in Südrichtung bereits eingeleisig als Flachbahn befahren werden kann, sind in Nordrichtung und auf der Gotthard-

und Brennerstrecke aktuell noch die Bergstrecken zu nutzen. Die Transitdistanz (Deutschland-Italien) durch die Schweiz bzw. Österreich beträgt heute 224 km auf der Lötschberg-Simplon-Achse, 282 km über die Gotthardstrecke und 107 km über den Brenner. Dabei verkürzt sich die Fahrzeit mit der Eröffnung des GBTs auf dieser Achse von derzeit 5,5 auf nur noch ca. 4 Stunden. Die Inbetriebnahme des BBTs wird die Transitzeit auf der Brennerachse von 2,5 auf 1,5 Stunden reduzieren.

Mit der Eröffnung der Neubaustrecken gehen Synergieeffekte in der Produktion einher. Dadurch werden sich mit Inbetriebnahme der Tunnelstrecken die Transitzkosten je Sendung um 58 Euro auf der Gotthard- bzw. 23 Euro Sendung auf der Brennerachse reduzieren. Bis 2023 sollen dann in der Schweiz die Fördermittel für den Alpen transit sukzessive vollständig eingestellt werden. Das entspricht einer durchschnittlichen Subventionskürzung von rund 134 Euro je Sendung¹. Dadurch werden die Einsparungseffekte der Flachbahn weit überkompensiert und es ergibt sich ein negativer Gesamtkosteneffekt in Höhe von 76 Euro im Vergleich zur heutigen Situation. Wird davon ausgegangen, dass das Fördermittelniveau in Österreich konstant bleibt, so entstände ein Wettbewerbsnachteil von gar 99 Euro je Sendung im Schweiz transit (siehe Übersicht 2).

¹ auf einer typischen Relation, z.B. Ruhrgebiet-Norditalien

Übersicht 2 Performance-Vergleich der Korridore (Wechselkurs: 1 EUR: 1,03 CHF)

	Gotthard ²		Brenner	
	Berg- strecke	GBT (ab 2017)	Berg- strecke	BBT (ab 2026)
Parameter				
Transitdistanz	282 km	251 km	107 km	86 km
Transitzeit	5,5 h	4,0 h	2,5 h	1,5 h
Sendungen je Zug	30	42	30	42
Kosten je Sendung				
Trassenkosten ³	37 EUR	33 EUR	15 EUR	13 EUR
Energie	22 EUR	14 EUR	8 EUR	5 EUR
Traktion	Vertraul.	Vertraul.	Vertraul.	Vertraul.
Kosteneinsparung vs. Subventionspolitik				
Kosteneinsparung je Sdg. inkl. Traktion	58 EUR		23 EUR	
Subventionswegfall (ab 2024)	-134 EUR		-	
Gesamtkosteneffekt je Sendung	-76 EUR		23 EUR	
Wettbewerbsnachteil CH	-99 EUR			

Quelle: TransCare.

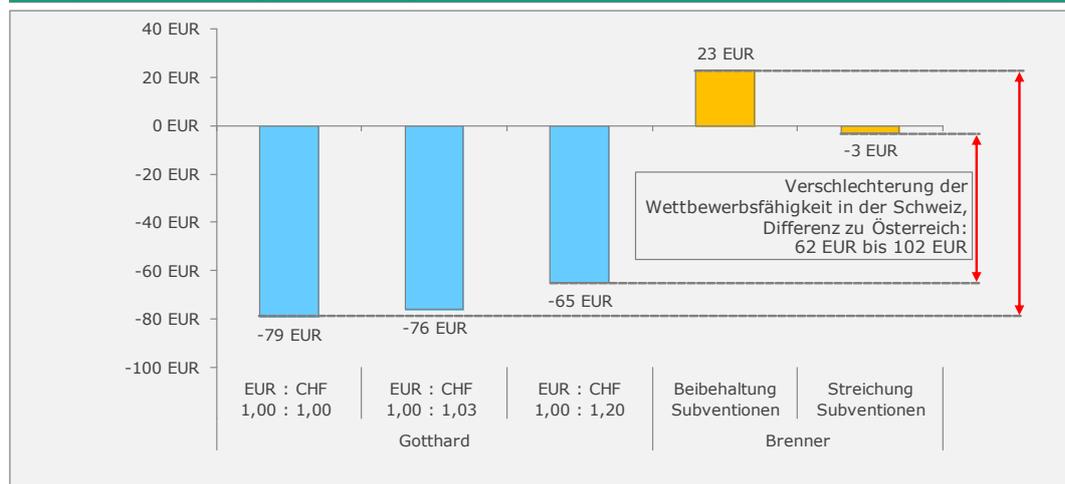
Wird davon ausgegangen, dass sich der Euro gegenüber dem Franken künftig noch weiter abwertet (auf 1:1), so stiege der Wettbewerbsnachteil in der Schweiz noch weiter auf ca. 102 EUR je Sendung an (siehe Übersicht 3).

² Via Luino-Linie.

³ Status quo: 1.200 t Brutto-Zuggewicht (Mischwert aus Nord-Süd- und Süd-Nord-Fahrt), 27 Waggons, 30 Sendungen; GBT und BBT: 1.640 t Brutto-Zuggewicht, 37 Waggons, 42 Sendungen.

Übersicht 3 Entwicklung der Wettbewerbsfähigkeit

Entwicklung der Wettbewerbsfähigkeit im KV-Alpentransit: 1.650-t-Zug durch Basistunnel 2026 im Vergleich zu 1.200-t-Zug auf Bergstrecke 2015 (Kostenänderung pro Sendung für den Transit durch die Schweiz oder Österreich)



Quelle: TransCare.

Damit ist nachgewiesen, dass eine unkoordinierte Reduktion der KV-Subventionen die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Neuen Alpentransversalen (NEAT) gefährden wird!

Nach den aktuellen Planungen der Schweizer Regierung würden die finanziellen Vorteile im KV-Transit durch die Schweiz bei vollständigem Wegfall der Subventionen deutlich überkompensiert. Somit sind Wettbewerbsnachteile für den alpenquerenden Kombinierten Verkehr durch die Schweiz zu erwarten, und zwar sowohl intramodal im Vergleich zu alternativen Strecken (Brenner) als auch intermodal im Vergleich zur Straße. Ein starker Frankenkurs kann den KV-Transit durch die Schweiz zusätzlich schwächen, da die Leistungen größtenteils in EUR fakturiert werden, die Kosten aber in Franken entstehen. Dies erschwert die Erreichung der Verlagerungsziele im alpenquerenden Verkehr deutlich; einerseits durch die erschwerte Akquisition von Straßentransporten für den KV und andererseits durch die drohende Rückverlagerung bestehender KV-Transporte auf die Straße.

Als Fazit der Wettbewerbsanalyse ist insoweit klar, dass der Weg zu einem selbsttragenden Alpentransit im KV - wenn überhaupt - nur mit Augenmaß bei der Trassenpreis- und Förderpolitik gelingen kann.

4 Handlungsempfehlungen

Entsprechend wird empfohlen, Maßnahmen zu prüfen, die einen wettbewerbsfähigen Schweiz-Transit gewährleisten. Dabei ist ein nach Beanspruchung der Infrastruktur differenzierter Trassenpreis (z.B. nach Gewicht) grundsätzlich sinnvoll. Ein linear mit dem Zuggewicht wachsender Trassenpreis ist allerdings kontraproduktiv, wenn Anreize für Wachstum auf der Schiene gesetzt werden sollen, da der Aufbau neuer Zugpaare in der Anlaufphase die Quersubventionierung aus Margen gutausgelasteter Zugpaare benötigt. Insoweit sollten die Infrastrukturbetreiber ein Interesse daran haben, dass die Kapazitäten auf den Eisenbahnstrecken optimal ausgenutzt und damit Züge mit bestmöglicher Längen- und Gewichtsauslastung belohnt und nicht pönalisiert werden. Ferner ist zu überlegen, eine Trassenpreisdifferenzierung nach Marktsegmenten durchzuführen (saubere Trennung der Infrastrukturkosten Personenverkehr/Güterverkehr). Bei der Einführung differenzierter Preise ist die besondere Preissensibilität des Kombinierten Verkehrs durch die starke Konkurrenz der Straße zu beachten. Die Nachteile des Güterverkehrs im Mischbetrieb mit dem Personenverkehr (Qualitätseinbußen durch Wartezeiten etc.) sind durch entsprechende Abschläge auszugleichen. Tageszeitabhängige Zuschläge im Güterverkehr sind in der Regel nicht sinnvoll, da bei starker Nachfrage in der Regel der Personenverkehr bevorzugt wird, während der Güterverkehr nur Restkapazitäten erhält.

Hinsichtlich der Subventionspolitik ist zum empfehlen am Ziel eines wirtschaftlich tragfähigen Alpentransits im Kombinierten Verkehr grundsätzlich festzuhalten. Die schrittweise Reduktion der Subventionen ist daher grundsätzlich zu befürworten. Sie sollte allerdings flexibel in Abhängigkeit vom tatsächlichen Produktivitätsfortschritt im KV erfolgen. Das oberste Ziel der Subventionspolitik sollte sich an folgendem Leitsatz orientieren: der ökologisch sinnvollste Transportweg muss auch der ökonomisch vorteilhafteste sein – ansonsten sind Korrekturmaßnahmen zu treffen. Mittelfristig ist eine bessere Koordination von Preissystemen und Subventionen im Alpentransit wünschenswert. Um eine nachhaltige Wettbewerbssituation im alpenquerenden KV zu gewährleisten, empfehlen wir konkret folgende Maßnahmen kurz-, mittel- bzw. langfristig umzusetzen:

Kurzfristig ist die aktive Begleitung der Reform von Trassenpreissystemen (aktuell derzeit Deutschland und Schweiz) durch die UIRR notwendig. Ferner sollte

die Schaffung von Infrastrukturkostentransparenz (Trennungsrechnung Personenverkehr/Güterverkehr) angegangen werden. Darauf basierend sollte der Aufbau eines neuen Trassenpreissystems entwickelt werden. Hierbei kann dann auch das Einpreisen der Zahlungsbereitschaft im Wettbewerb berücksichtigt werden. Im Ergebnis aller Parameter sind detaillierte Kalkulationen der Folgen dieser Preisansätze für Bahnen/KV-Operateure vorzulegen, um notwendige Korrekturen zu unterlegen.

Mittelfristig sollte die Reduktion der Subventionen ab Betriebsaufnahme des Gotthard-Basistunnels nur schrittweise und proportional zum Produktivitätsgewinn der Operateure erfolgen. Dabei hat man sich am realistisch möglichem Produktivitätsgewinn (Referenzwerte von Hauptakteuren, „Benchmarking“) zu orientieren. Ferner sollte die Reduzierung nur periodisch justiert und unter Berücksichtigung der Aufkommensentwicklung bei gleichzeitiger Verstärkung des Korridor-managements erfolgen. Schließlich sollte eine gemeinsam koordinierte KV-Strategie der Alpentransitländer entwickelt werden, welche die Verlagerungsziele, den Trassenpreis und die Subventionsreduzierung berücksichtigt.

Langfristig ist die Einführung einer Koordination von Trassenpreisen und Subventionspolitik im Kombinierten Verkehr auf EU-Schweiz-Ebene zu empfehlen. Zur Erhöhung der Trassenkapazität sollten Leichtbautechnologien im Schienengüterverkehr besonders gefördert werden. Darüber hinaus sollte Wechseltechnik und Kranbarkeit von schweren Lkw des Straßengüterfernverkehrs als obligatorische Zulassungsvoraussetzung im EU-Raum und in der Schweiz implementiert werden.