Sechs Güter-EVU bieten alpenquerende Dienstleistungen auf dem Nord-Süd-Korridor Rhine-Alpine durch den Gotthard und Lötschberg an und spüren somit die internationalen Herausforderungen der Energie- und Trassenkosten sowie Personalsituationen von den Niederlanden bis Italien am eigenen Leibe.

FOTOS/GRAFIK: P.TRIPPI-SERVICES

Rhine-Alpine Corridor 1

Achillesferse Harmonisierung

Energie- und Trassenkosten sowie Personalaspekte: Das sind die Herausforderungen des Bahnsektors auf dem Korridor 1 von den Niederlanden nach Italien – neben technischen Faktoren wie Zuglängen, Vier-Meter-Eckhöhe und ETCS. Zugleich beeinflussen sie den Wettbewerb der privaten Güter-EVU mit den staatlichen Bahnen. So das Ergebnis einer von SBB Cargo International durchgeführten Marktuntersuchung.

Im Vergleich zu den Best-in-class-Werten der Niederlande divergierten die Trassen-Kostenmodelle in den vergangenen Jahren im Bereich von 49 bis 224 Prozent. Die Energiekosten bringen es auf 65 Prozent. Dabei liegen die Werte der Kostensteigerungen zum Teil erheblich über den Inflationsraten der einzelnen Länder. Diese Entwicklungen erschweren Zuwächse der Schiene gegenüber dem Lkw-Verkehr. Als einziges Mittel zur Stärkung der Schiene im Modal Split bleiben hier die Produktivitätssteigerungen der EVU und die Infrastruktur-Investitionen auf den Korridorstrecken.

Energiepreise als Spielball der Politik

Die Preise für den Bezug von Bahnstrom in Deutschland stiegen zwischen 2005 und 2013 von 9,25 Cent pro Kilowattstunde auf 12,25 Cent, eine Steigerung um ein Drittel. Mit der Einführung der EEG-Umlage und Anpassungen im neuen Split des Tagesdurchschnittspreises respektive bei den Netznutzungskosten wird sich der Energiebezugspreis auf über 14 Cent pro kWh steigern, was einem Aufschlag von weiteren 14 Prozent gleichkommt. Einer durchschnittlichen Inflationsrate von 16 Prozent über zehn Jahre steht eine Erhöhung der Energiebezugspreise von über 50 Prozent gegenüber.

Die EU-Kommission hat ihr Verfahren gegen die Deutsche Bahn AG – wegen der Benachteiligung von

ANZEIGE

Die Bentheimer Eisenbahn – ein starker Anbieter und professioneller Partner für den Schienengüterverkehr

Mit Tradition erfolgreich in die Zukunft

Unser engagiertes und motiviertes Team steht Ihnen gern zur Seite und berät Sie fachkompetent und lösungsorientiert. Fragen Sie uns, wir freuen uns auf Sie!

Unsere Leistungen:

• Einzelwagen und Wagengruppen • Ganzzugverkehre
• Kombinierte Transporte • LKW Vor- und Nachläufe • Lokvermietung
• Werkstattleistungen • Wagenmeisterleistungen • Lotsendienste
• Laufverfolgung von Waggon- und Containertransporten

BENTHEIMER EISENBAHN

Bentheimer Eisenbahn AG
Otto-Hahn-Straße 1
48529 Nordhorn

Tel.: +49 5921 8033 0
Fax: +49 5921 8033 11
www.bentheimer-eisenbahn.de

Wettbewerbern beim Verkauf von Bahnstrom – Anfang 2014 eingestellt. Wie die Deutsche Bahn mitteilte, will sie ihr Preissystem für die Belieferung von möglichen Konkurrenten mit Bahnstrom ändern, um ein Kartellverfahren der EU-Kommission abzuwenden. Durch das Auftrennen von Stromverbrauch- und Netznutzungskosten will DB Energie künftig auch den Bezug von anderen Stromanbietern zulassen. Zudem soll es nur noch einen einheitlichen Strompreis ohne Mengen- oder Laufzeitrabatte geben. Bisher bevorteilen diese Rabatte bis zu 14 Prozent nur den Großabnehmer DB Schenker Cargo.

In der Schweiz ist beim Bahnstrom ebenfalls eine Preissteigerung von 2 Prozent gegenüber einer jährlichen Inflation von durchschnittlich 0,3 Prozent zu beobachten. Ein wesentlicher Preissprung erfolgte 2013 mit der Einführung von Preisen während der Hochverkehrszeiten. Die Netzbelastungen in diesen Zeiten werden durch den Ausbau des Regionalnetzes auf den Viertelstundentakt respektive des Fernverkehrtaktes auf 30 Minuten stark zunehmen. Dies zwingt die Güter-EVU vermehrt, auf die seit 2005 von Preissteigerungen kaum betroffenen Nachtzeiten zwischen 22 und 6 Uhr auszuweichen.

Bei der länderspezifischen Energiebezugs-Kostenbasis für die Industrie liegen die Niederlande rund 50 Prozent niedriger als Deutschland. Die Preissteigerungen in diesem Bereich betrugen im ersten Halbjahr 2013 in Deutschland knapp 12 Prozent – dies gegenüber Frankreich und Italien, die unter einem Prozent lagen.

Unter diesen Umständen wird eine Preis-Harmonisierung im internationalen Bahnverkehr wohl illusorisch. Mit den sinkenden Treibstoffpreisen im Straßenverkehr werden der Bahngüterindustrie zusätzliche Erschwernisse – beziehungsweise rote Betriebsergebnisse – auferlegt.

Die Trassenpreise entlang des Rhine-Alpine-Korridors 1 divergieren erheblich.

Unterschiedliche Trassenpreis-Entwicklung

Beim Vergleich für eine Verkehrsleistung, basierend auf einem 520 Meter langen Zug mit 1573 Tonnen auf der Strecke von Rotterdam (NL) nach Gallarate (I) ergibt sich gemäß SBB Cargo International ein Trassenpreis-Bild (ProRail NL als Benchmark), wie in der Grafik unten dargestellt.

Während die Trassenpreise in Deutschland im Durchschnitt im Zeitraum von 2007 bis 2015 regelmäßig um jährlich rund 2,5 Prozent steigen, macht der Aufbau eines komplizierten, kapazitätsorientierten Trassenpreissystems in der Schweiz ab 2013 eine Kalkulation schwer planbar. Betrugen die Trassenpreise pro Kilometer im Jahr 2005 noch 2 Euro, erhöhten sie sich 2010 auf 4,40 Euro. Ab 2013 kommen fünf verkehrslastenabhängige Tarifmodelle zur Anwendung. Während der Tarif in den Hochverkehrszeiten 8,42 Euro erreicht, liegen die anderen bei 5 bis 6,37 Euro für einen 1600-Tonnen-Zug inklusive Lokomotive. Das bedeutet eine Preiserhöhung von über zehn Prozent jährlich in den letzten zehn Jahren.

Dem steht ab 2019 die wesentlich produktivere Leistungserbringung durch die neuen Basistunnel Gotthard und Ceneri gegenüber, wo kürzere Fahrstrecken und -zeiten sowie der Verzicht auf eine Doppelbespannung für 1600-Tonnen-Züge Realität werden. Bereits die Eröffnung des

Der Einsatz zweier Zugloks und einer Schublok wie für diesen Kombitransport der Firma Winter Spedition, verursacht heute noch hohe Betriebskosten in der Überwindung der Alpenstrecken. DB Schenker bringt heute über 13.000 Züge auf die Alpentransitstrecken.

Lötschberg-Basistunnels 2007 half, Tariferhöhungen entgegenzuwirken.

Als weitere Kostentreiber gehen Langsamfahrstellen und Umleitungen infolge Trassensperrungen in die Bücher der Güterbahnen ein. SBB Cargo International hat dies für die 1500 Züge im Kombiverkehr (KV) auf dem Korridor 1 aller EVU hochgerechnet:

- Insgesamt etwa 52.000 zusätzliche Betriebsstunden pro Jahr:
- für den KV bedeutet dies, dass rund 15 Lokomotiven und rund 40 Lokführer für Inframängel vom Markt bezahlt werden müssen.
- Dies entspricht etwa zehn Millionen Euro „Verlustleistung“ pro Jahr zulasten der EVU.

Personal-Harmonisierung

Lokführermangel, Gewerkschaften, „exklusive“ Sicherheitsauflagen in Italien, Sprachbarrieren, ausbalancierte Arbeitszeitmodelle und Lohndumping sind die Aspekte, die die international operierenden EVU auf der Korridorroute beschäftigen.

Die betriebsbedingte Doppelbesetzung aus der Dampflokzeit hat im Führerstand in Italien bis heute überlebt: Es müssen aus gewerkschaftlichen Gründen zwei Lokführer an Bord sein. Das Argument ist eine höhere Sicherheit. Dass dies so nicht stimmt, belegt inzwischen eine Untersuchung: Die Anzahl schwerer

Unfälle ist mit 1,5 pro Jahr in Italien nicht niedriger als der Durchschnitt der in der Studie untersuchten anderen sechs europäischen Panel-Länder.
Die sprachlichen Vorschriften setzen voraus, dass die Lokführer der Landessprache mächtig sind. Diese nachvollziehbaren Forderungen erzwingen, die von Rotterdam nach Italien durchgehenden Züge an den Sprachgrenzen neu zu besetzen und auch die Lokführer dort vorzuhalten. Zudem gilt es, dabei die ungleich langen Einsatzzeiten der Lokführer zwischen Basel und den Terminals in Norditalien auszubalancieren.
Längere Anfahrtzeiten und Reisespesen sind bei den möglichst niedrig zu haltenden Preisen da nicht mehr drin. Entsprechend baute SBB Cargo International in Bellinzona/Tessin einen Lokführerpool auf und kann so die Fahrzeiten für die deutsch- oder italienischsprachigen Lokführer seit 1. April 2014 angleichen. Crossrail seinerseits stationierte im Herbst 2014 etwa 40 meist italienische Lokführer in Brig/Wallis und bezahlte diesen etwa 25 Prozent höhere Löhne als italienische Branchenverträge beinhalten. Dies rief die Schweizerische Eisenbahner-Gewerkschaft SEV auf den Plan, die Dumpinglöhne monierte. Diese Vorwürfe messen sich an dem vom Bundesamt für Verkehr (BAV) festgelegten Einstiegslohn für Busfahrer des öffentlichen Verkehrs ohne Berufserfahrung von 58.300 Franken (48.500 Euro).
Crossrail geht nun noch einen Schritt weiter und setzt nach Norditalien ab Brig nur noch einen Lokführer ein. Der Crossrail-CEO Jeroen Le Jeune denkt auch schon laut darüber nach, ob nicht Englisch die Güterkorridor-Zweitsprache sein sollte – ein Vorschlag, der wohl in Deutschland nicht gut ankommen würde.
Fazit: Wer sich für wettbewerbsfähige, harmonisierte Systeme einsetzt und Effizienz einfordert, muss schon außerhalb des eigenen „Gärtchens“ denken und alte Traditionen über Bord des Lokführerstandes werfen. Kennen wir diese Themen nicht schon von der liberalisierten Luftfahrt, wo Pioniere wie Ryanair, easyJet und Norwegian im Markt mit Erfolg für Unruhe sorgen?

Von Peider Trippi
Fachjournalist Schweiz

Dieser Beitrag ist im Rahmen einer Studienreise der BahnJournalisten Schweiz entstanden. Weitere Beiträge zum Korridor 1 sind in den Ausgaben 5/2014 und 6/2014 erschienen.

ANZEIGE

Zügig wieder mobil!

Im Bahnverkehr zählen Verfügbarkeit und Pünktlichkeit. Mit unserem europaweiten Servicenetzwerk bieten wir ein vielfältiges Angebot an Lösungen für den reibungslosen und zuverlässigen Einsatz Ihrer Schienenfahrzeuge.

Komponentenservice | Netzwerk | Instandhaltung | Refurbishment | Mobile Services

Die EuroMaint Rail GmbH ist ein führendes Instandhaltungsunternehmen für Schienenfahrzeuge im Personen- und Güterverkehr. Unsere Wartungsdienstleistungen und Mobile Services, u. a. für Revisionen, Komponenten, Ersatzteilversorgung und Umbauten, verbessern nachhaltig die Konkurrenzfähigkeit und Lebensdauer Ihrer Schienenfahrzeuge.

EuroMaint Rail GmbH
Karl-Marx-Str. 39
04509 Delitzsch
www.euromaint.com

Wir freuen uns auf den Kontakt mit Ihnen!
Vertriebsbüro Personen- und Güterverkehr
Servicenummer: 00800 3706 2217
E-Mail: vertrieb@euromaint.com

EuroMaint