

Führend auf der Nord-Süd-Achse

Qualität in Bewegung

Herausforderungen des Bahnsektors auf dem Korridor A



BJ-Reise 2014 Basel-Novara, 17.9.2014

Summary

Mehr Korridormanagement aus einer Hand gefordert

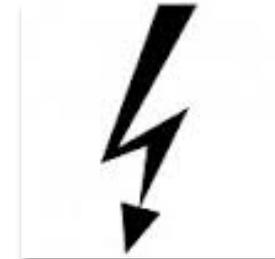
Trassen

- Kostenmodelle divergieren im Bereich von 49%-224% Best in Class NL als Massgabe
- Kapazitätsorientierter Trassenpreis in der CH schwer managebar
- Kontinuierliche Preissteigerungen von 2 – 2,5% (CH, DE) sind nicht marktfähig
- Italien wegen geringer Eindringtiefe nicht matchentscheidend obwohl 31% teurer als NL
- Den Preissteigerungsraten steht eine ressourcenvernichtende Performance gegenüber



Energie

- Kostenmodell divergieren im Bereich von 65%
- Best in Class NL mit voll liberalisiertem Markt
- Tlws. Steigerungsraten von 4.5% über 10a (DE) «wirken» monopolistisch



Personal

- Grösste Abweichung im Korridorvergleich Italien:
- Einführung von Agente Solo erzeugt Marktfähigkeit gegen LKW
- Nachweislich (s. Studie) ist Italien auch mit 2 TF nicht sicherer als gewählter EU Panel
- Arbeit für TF in EU ist ausreichend vorhanden und wird eher mehr.
- Tarifeinheit in den Ländern geboten (Anzahl Unions: DE = 2-3, CH = 4, ITA = 3-6)



Voraussetzungen im Korridor sind riesig

Korridor A – ist die Lebensader für Nord-Süd Güterverkehr



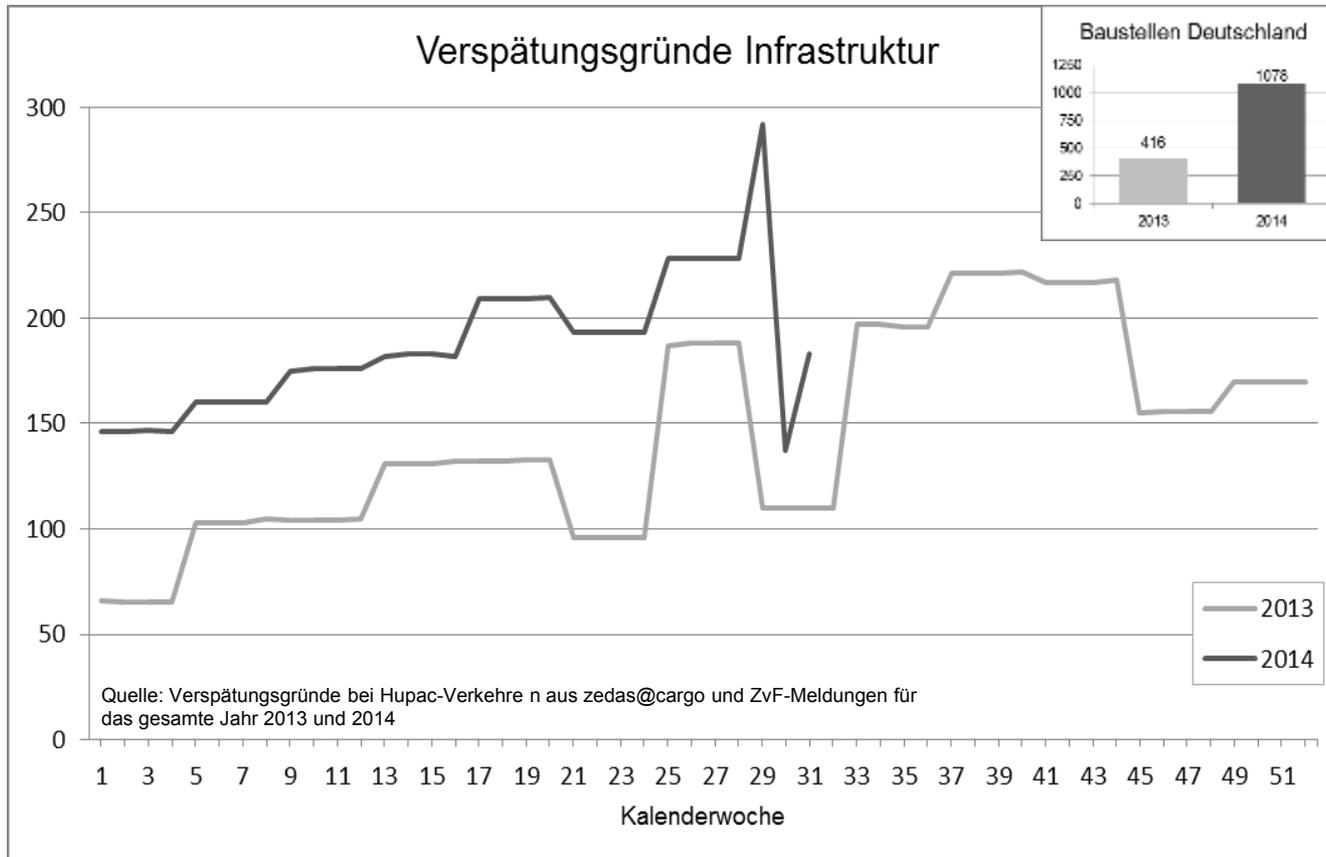
- **Korridor A** «Rotterdam und Genua» (1400 km, 4900 km Schienennetz) .
- **Euro. Versorgungsachse** mit 28.5 Mrd. Tkm (2010) über alle Verkehrsträger. Target: 2020: 56 Mrd. tkm
- **1500 int. Züge/Woche** mit einem Grenzübertritt, 55% sind KV-Züge
- **Modal split** (source: Draft Implementation Plan 2010) :
 - **Total:** 232 Mio t
 - **inland waterways:** 54% (gerechnet: 125 Mio. t)
 - **rail:** 14% (gerechnet: 32 Mio.t)
 - **road:** 32% (gerechnet: 74 Mio. t)
- Der **Gotthard Basis Tunnel** kommt zum Fpl 2016/17
- high cube **Trailer Verkehr** kann auf Bahn gebracht werden
Volumen: bis zu 8 Mio t:
 - **Railmarkt** steht vor Steigerung von bis zu 25%

Ein höhere Modalsplit der Bahn ist möglich.

Mehr Kapazität und eine bessere Performance der Infrastrukturen sind notwendig

Infra prägt Performance im Güterverkehr

**Einflussfaktor Infrastruktur: Vermehrt Baustellen und andere Infrastruktureinflüsse
Im Durchschnitt 230 min je Ursache – EVU-Sektorkosten Korridor A: ca. 10 Mio €/a**



Erläuterungen

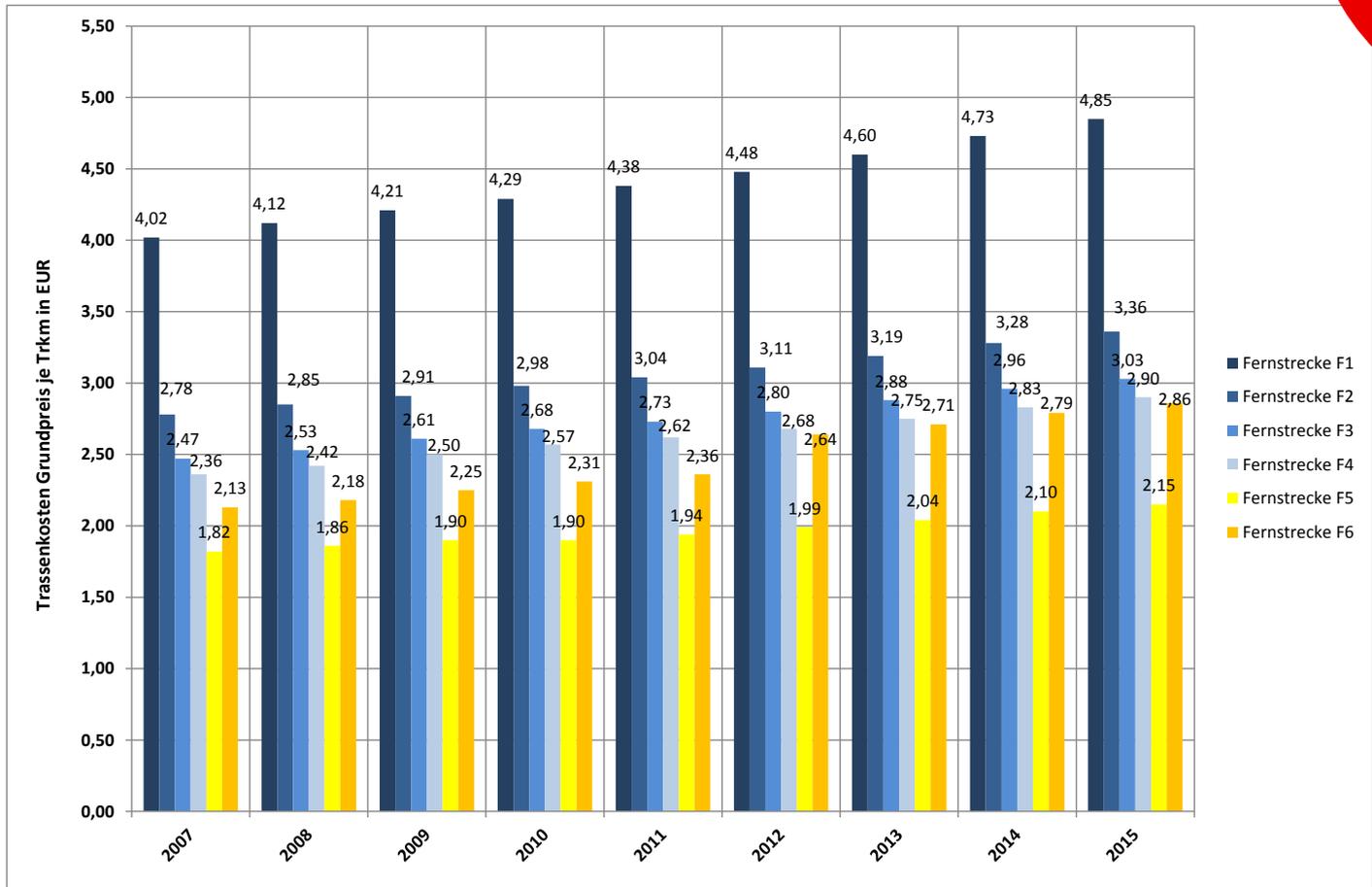
- Hochrechnung der Schlechtleistung auf den KOR A bedeutet: bei SBB INT ca. 26.000 h/a
- 55% der 1500 Züge/Woche sind zeitkritisch (KV) davon leistet SB Cargo INT ca. 50%
- Auf den KV bedeutet dies, dass ca. 15 Lokomotiven und rund 40 Lokführer für Inframängel vom Markt bezahlt werden müssen.
- Dies entspricht rund 10.000.000 €/a

Bauen ist DRINGEND geboten. Die Performancelücke darf nicht alleine das EVU zahlen!

Preisentwicklung Infra DE um 50% über Inflation

Trassenpreisentwicklung DB Netz 2007 - 2015

**Inflation
im Mittel
1,6%**

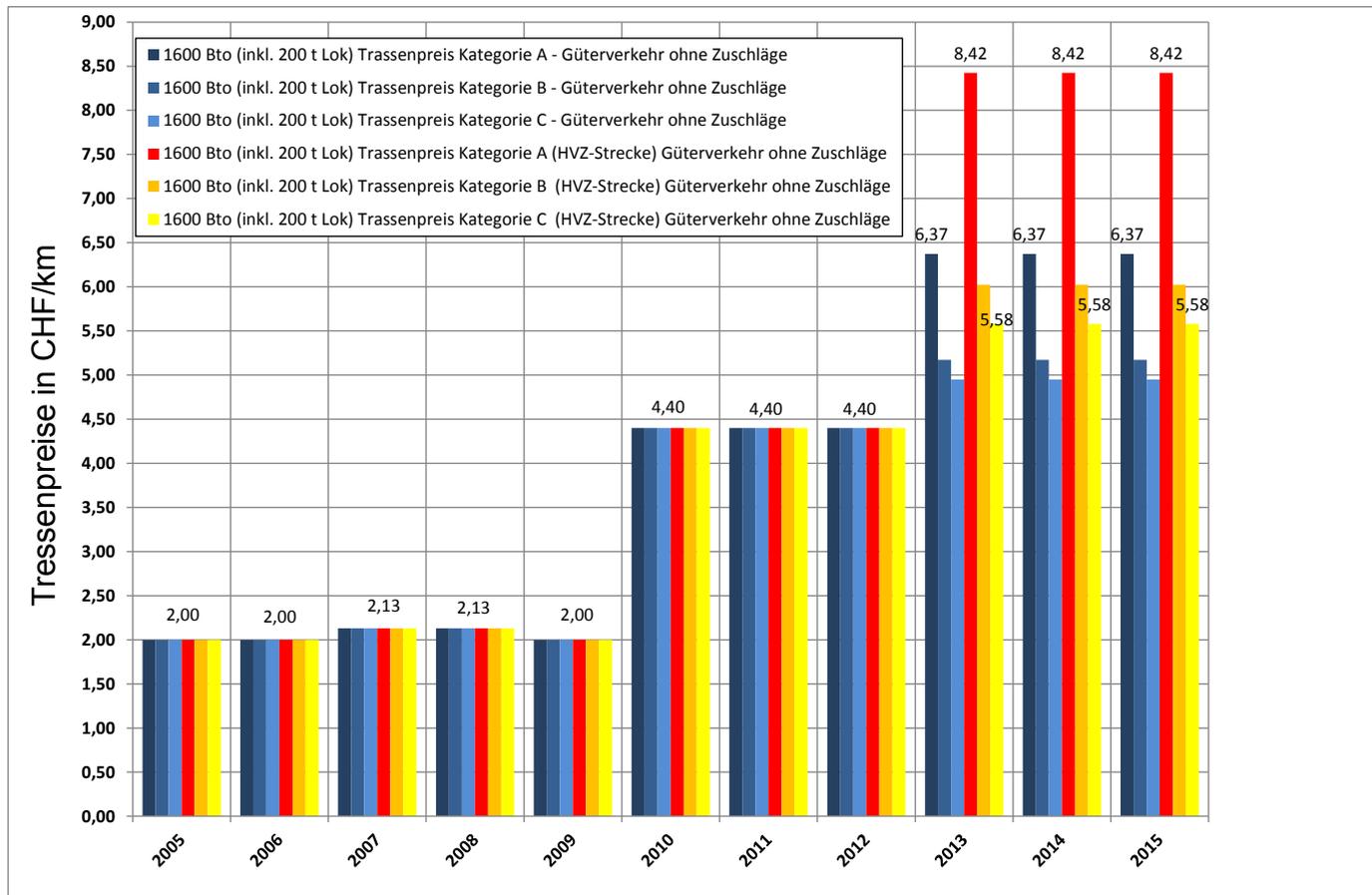


- Trassenpreise stiegen im Durchschnitt stabil um ca. 2,5 % im Zeitraum 2007-2015
- Vorgabe getrieben durch angestrebte Kapitalmarktfähigkeit DB AG

Preisentwicklung Infra CH gesetzlich gesteuert

Trassenpreisentwicklung SBB Infra 2005 - 2015

Inflation
im Mittel
0,3%



- Aufbau eines komplizierten Trassenpreissystems ab 2013
- Volkswirtschaftlich getrieben durch Verkehrssteuerung BAV (s. 2010 ergebnisneutral da Abgeltungen an Operateure)

Benchmark Infra - Best in Class ProRail

Bsp: Zug 40201 Rotterdam – Gallarate

1.573bto / 520m

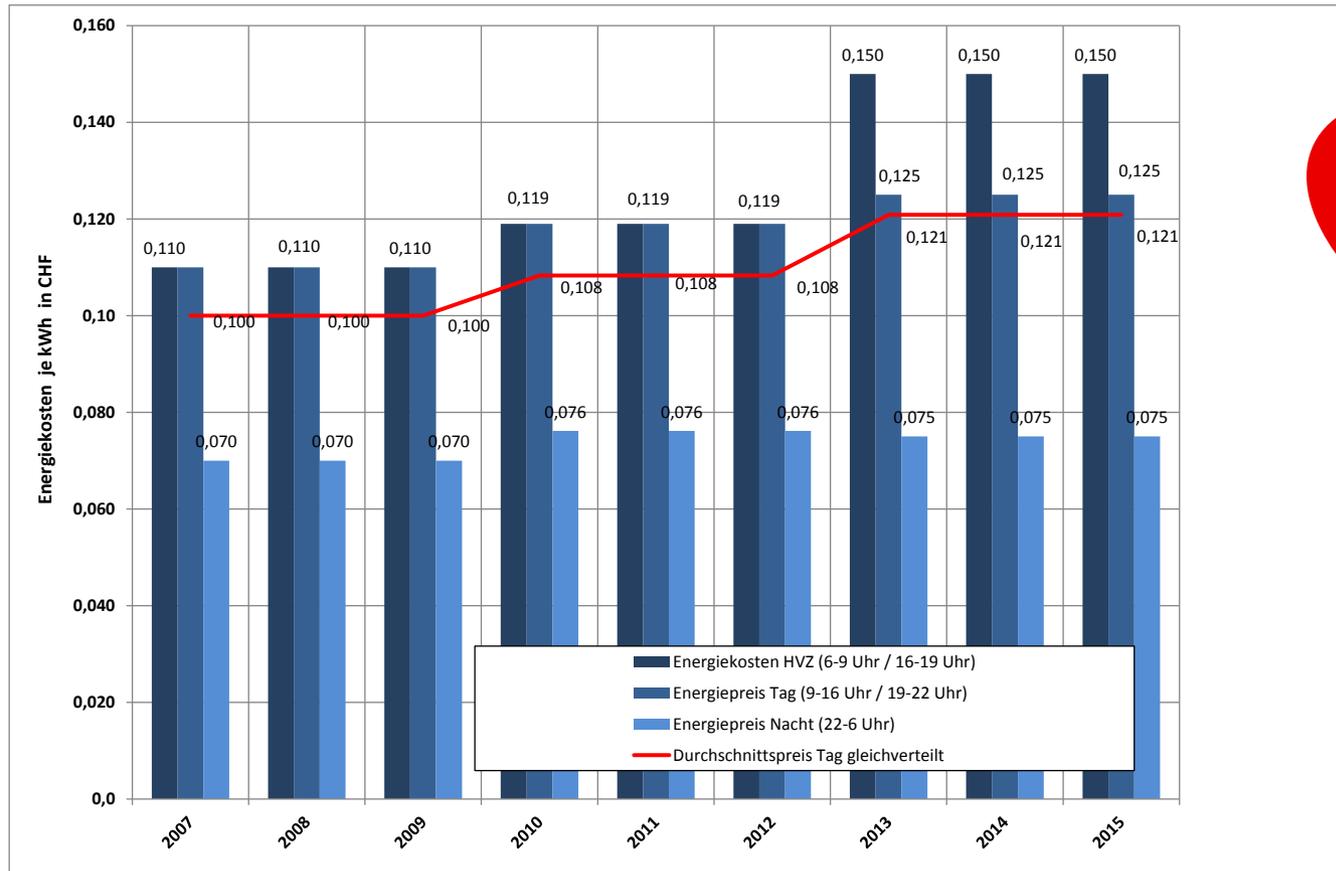
**Spanne:
49%-224%**



Keyrail	km 16,0 Delta plus 13%
ProRail	km 145,9 Best in class =0 %
DB Netze	km 591,8 Delta plus 23%
DB Netze Schweiz	km 2,9 Delta plus 124%
SBB Infra	km 288,1 Delta 1 minus 51% Basispreis Trasse Delta 2 plus 110% Basispreis Trasse plus Gewicht
RFI	km 45,8 Delta plus 31%

Energie: Best in Class wieder NL

Energiepreisentwicklung Bahnenergiebezug CH: 2007 – 2015
 Kosten liegen 64% über Strombezug in NL



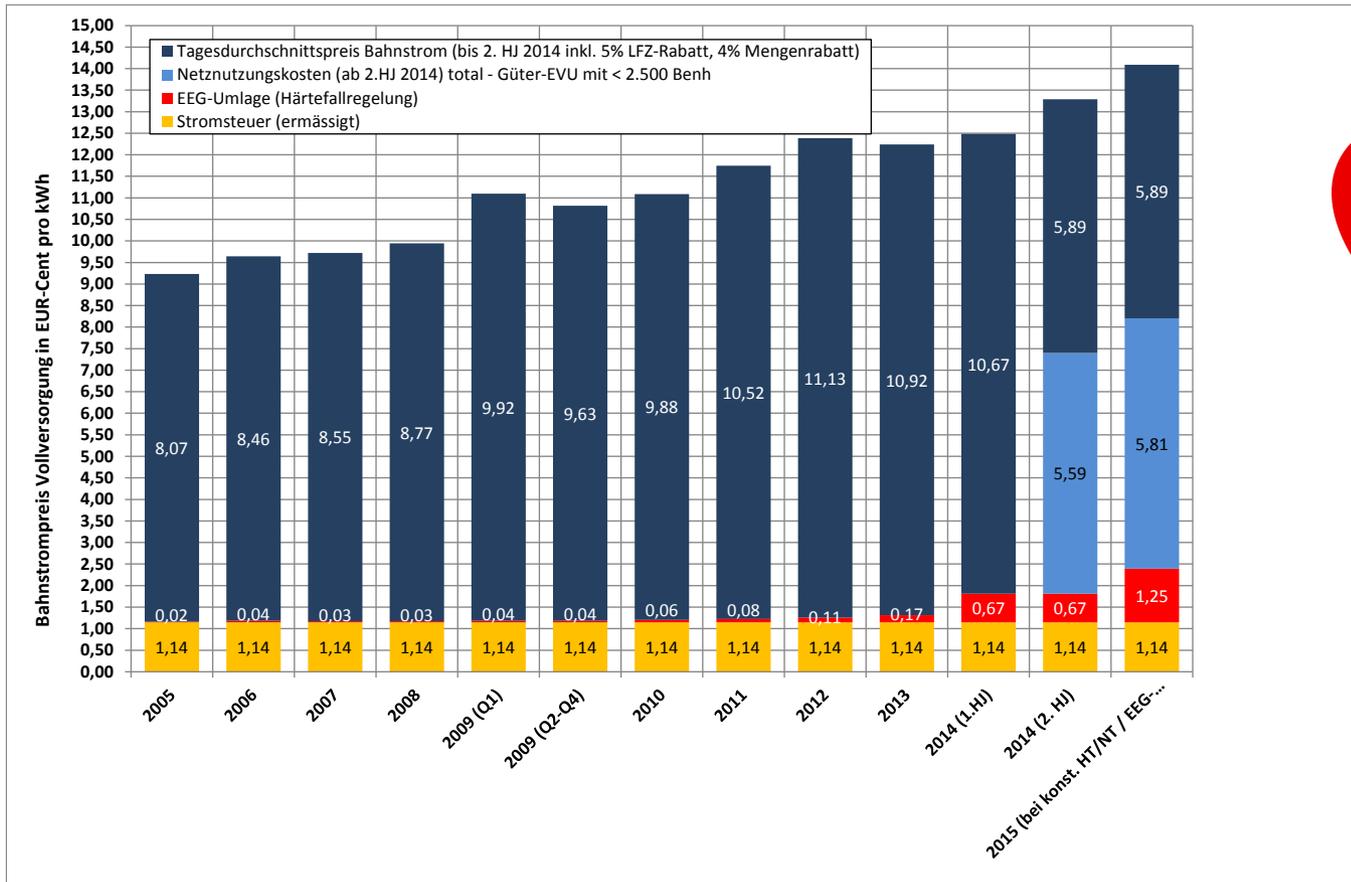
**Inflation
 im Mittel
 0,3%**



- Preisentwicklung weit über Inflationsausgleich ca. 2% p.a. (2007-2015)
- ABER: Seit 2013 90% als grüne Energie (Wasserkraft)

Preissteigerung bei DB Energie gr. 100% Inflation

Energiepreisentwicklung Bahnenergiebezug DE: 2005 - 2015



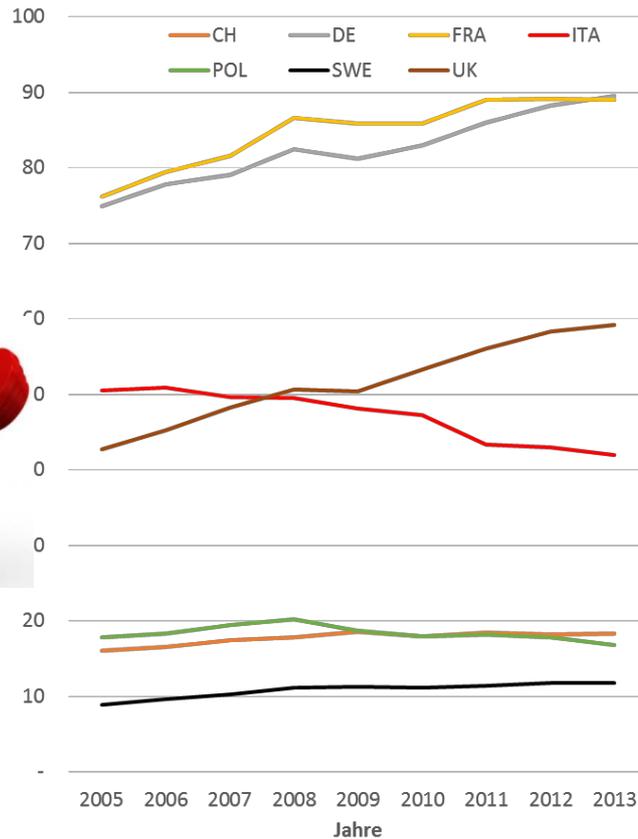
Inflation im Mittel 1,6%

➤ Durchschnittliche Preiserhöhung von etwa 4% p.a. im Zeitraum 2005-2015

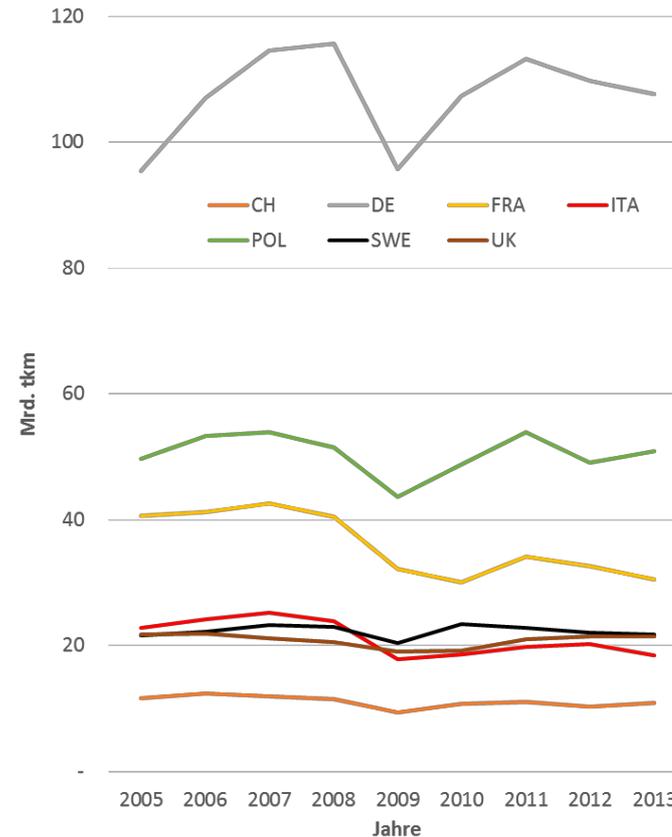
Sicherheits-Benchmarking 2014

Panel berücksichtigt Länder von unterschiedlichster Größe und Entwicklung

► Schienenpersonenverkehr



► Schienengüterverkehr



Quellen: ERA, ETIF, Nationale Statistikämter, Schätzungen Hanseatic Transport Consultancy (HTC).

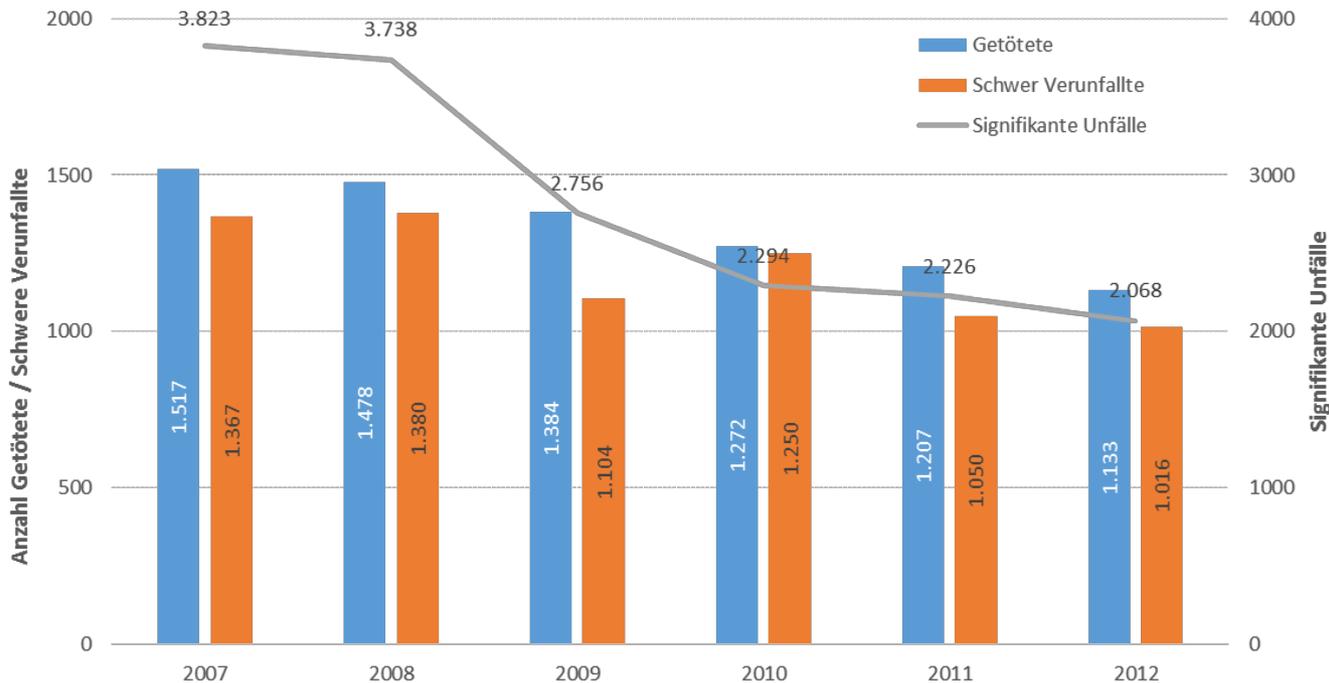
Der sicherste aller Verkehrsträger

Weitere Erhöhung der Sicherheit im europäischen Schienenverkehr

Zum Vergleich:
 EU-Straßenverkehr
 mit 1,1 Mio. Unfälle.
 Dabei 30.268 Tote.

→ Erhöhung der Sicherheit in der EU 28 2007-2012

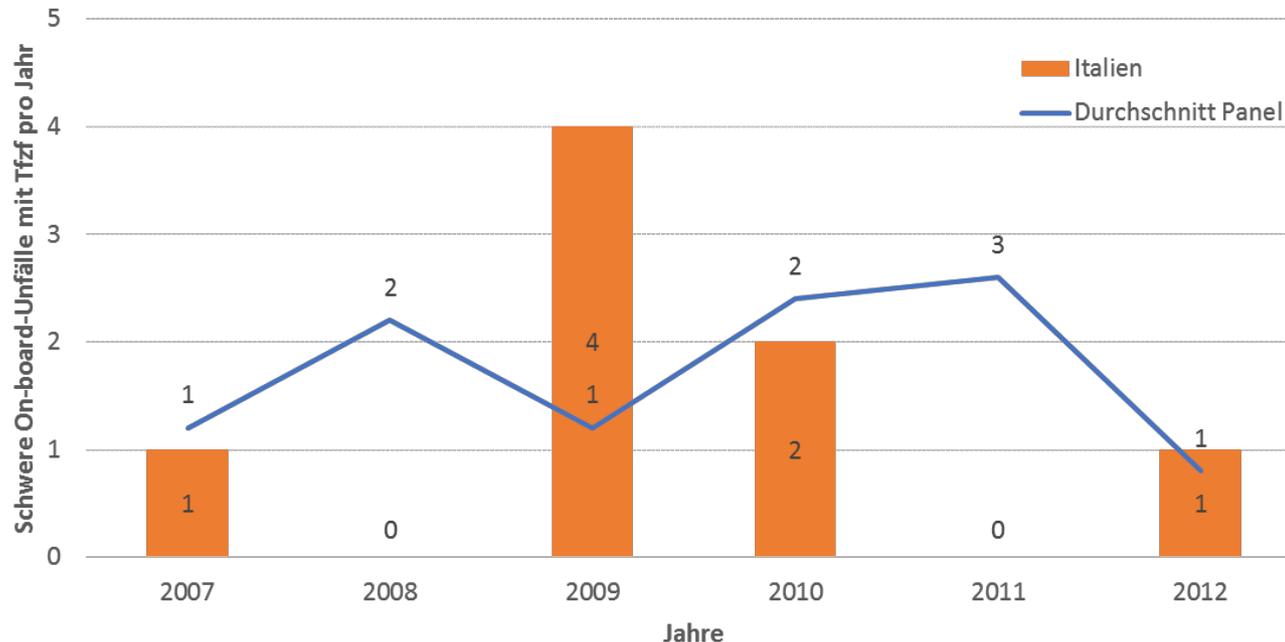
- Unfälle um 46% reduziert!
- Anzahl schwer verunfallter Personen um 26% reduziert!
- Anzahl tödlich verunfallter Personen um 25% reduziert!



Italien mit Spitzen-Ranking auf Panelniveau

Unfälle mit Treibfahrzeugführern (Tfzf)

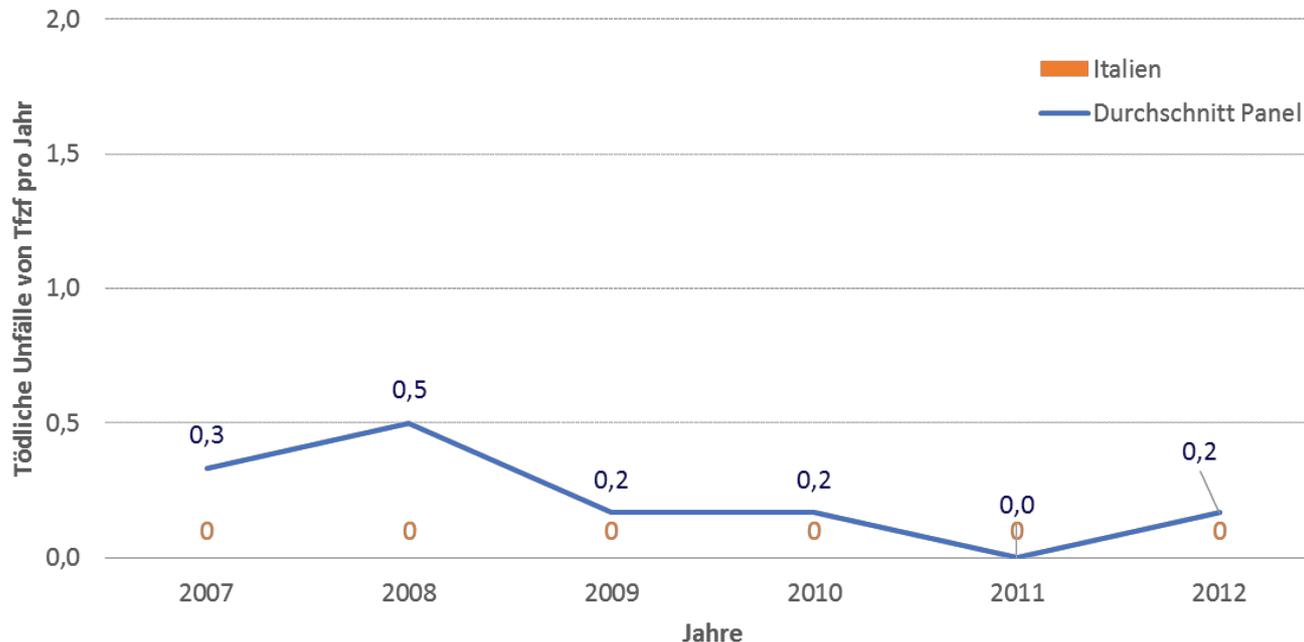
- ➔ Schwere Unfälle von Triebfahrzeugführern
 - Italien ab 2007 im Mittel mit ca. 1.5 schweren Unfällen pro Jahr (Dauer der Arbeitsunfähigkeit >3 Tage)
 - Panelländer insgesamt mit ca. 1,7 schweren Unfällen pro Jahr im Vergleich befindet sich Italien im Panelrahmen



Italien erreicht Spitzen-Ranking

Unfälle mit Treibfahrzeugführern (Tfzf)

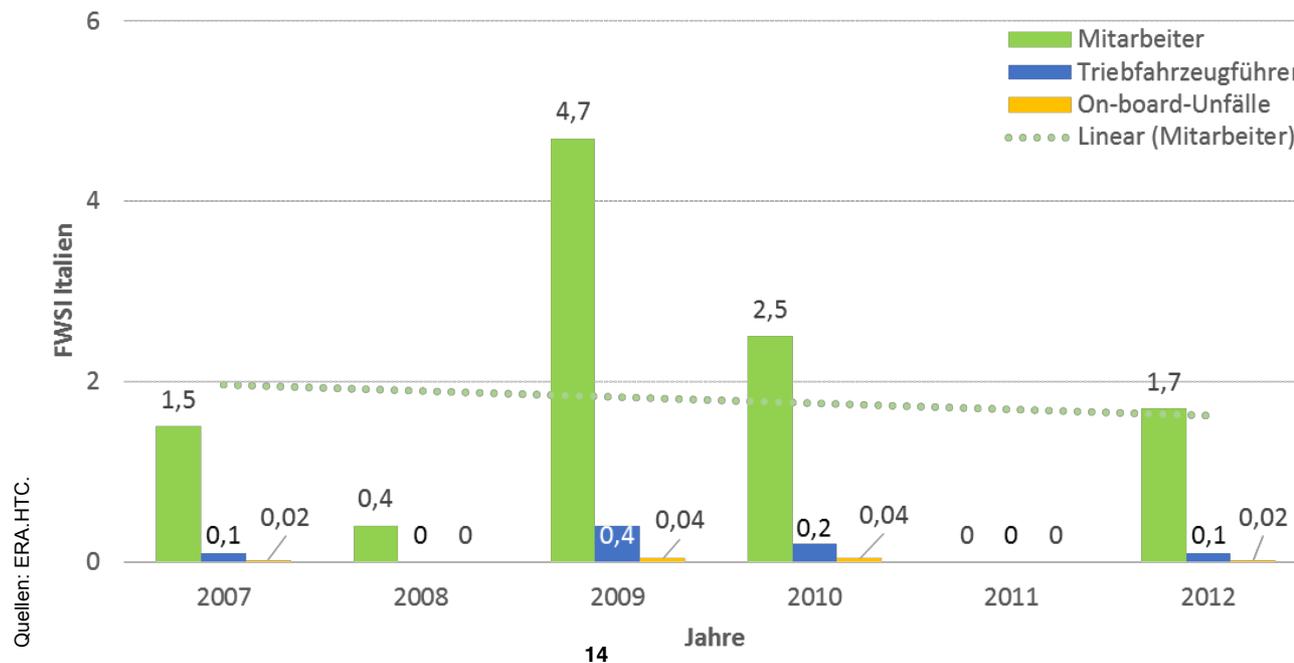
- ➔ Technische Ausrüstung Infrastruktur Ende 2013: 11.848 km mit SCMT, 4.273 km mit SSC (davon 221 km doppelt mit SSC+SCMT)
- ➔ Unfälle mit Todesfolge für Tfzf bleiben im Sektor singuläre Ereignisse
 - Italien seit 2007 ohne Vorkommnisse



Gleichnamige Sicherheit durch FWSI

Typischer Weg zur Berechnung von Sicherheit in verschiedenen Ländern

- FWSI (Fatalities and Weighted Serious Injuries) für indizierte Messung
 - macht unterschiedliche Unfallereignisse gleichnamig
 - gewichtet schwere und tödliche Unfälle im Verhältnis 10:1
 - setzt Unfallentwicklung in Bezug zur Betriebsleistung (Mio. Zugkm)
- FWSI Italien: Hohes Maß an Sicherheit am Arbeitsplatz verwirklicht!
- Der zweite Lokführer erzeugt im Vergleich **keine höhere Sicherheit.**



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

