



INTERNATIONAL UNION
FOR ROAD-RAIL
COMBINED TRANSPORT

BahnJournalisten Schweiz 2015

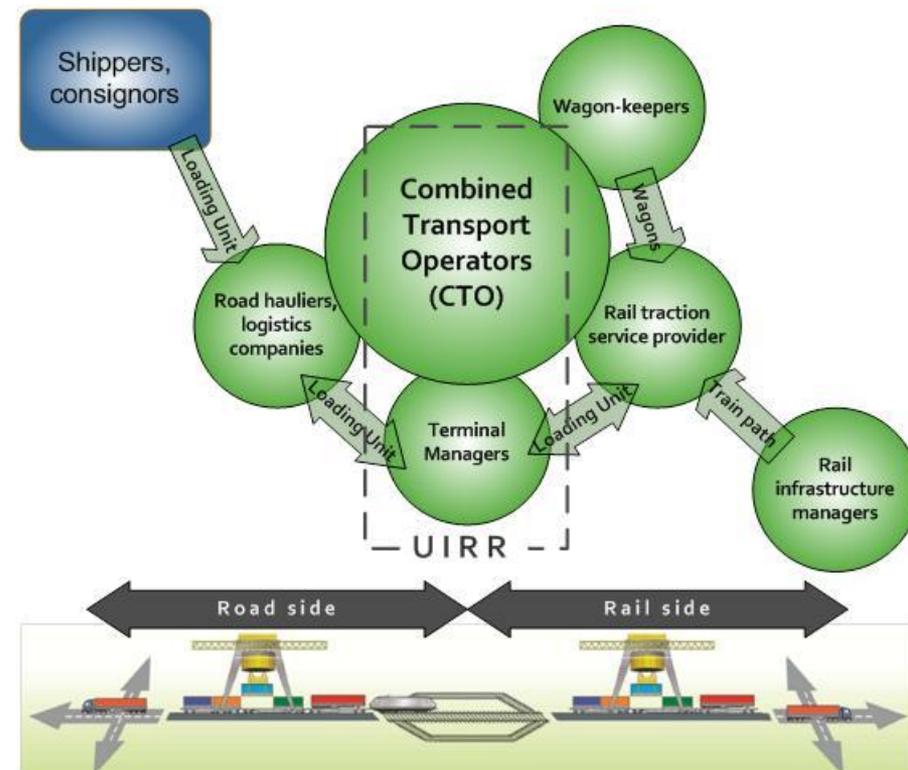
TRACK ACCESS CHARGING ANALYSIS ON TRANS-ALPINE RELATIONS



Ralf-Charley SCHULTZE
President



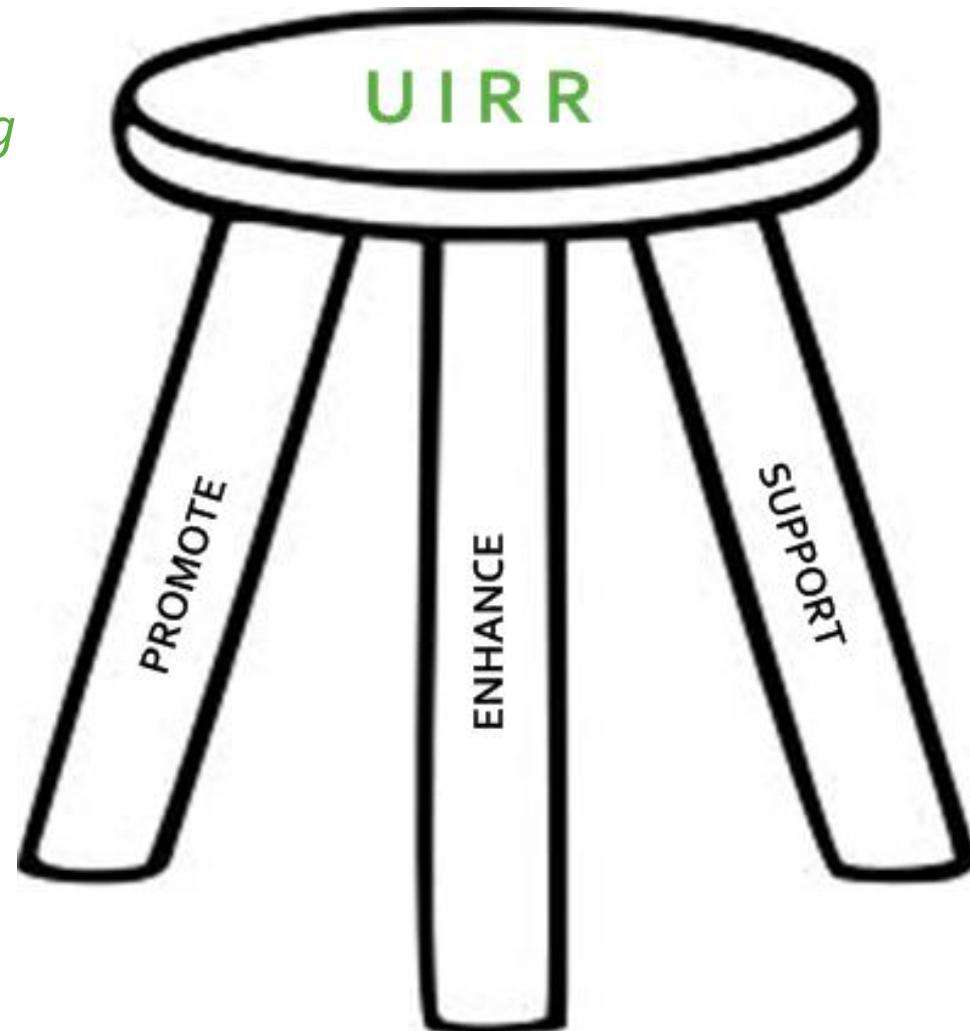
- **Members:** Combined Transport Operators and Terminal Managers, who enable the efficient insertion of rail into transport-chains
- **Logistics companies, road hauliers:** customers as well as shareholders of UIRR Members
- **Performance:** UIRR Members handled about 50% of European Combined Transport in 2014
- **Interest:** fair regulatory conditions in transport to enable *competition on the basis of technical merit and competence/management excellence*
- **UIRR:** founded in 1970
- seat in Brussels since 1988



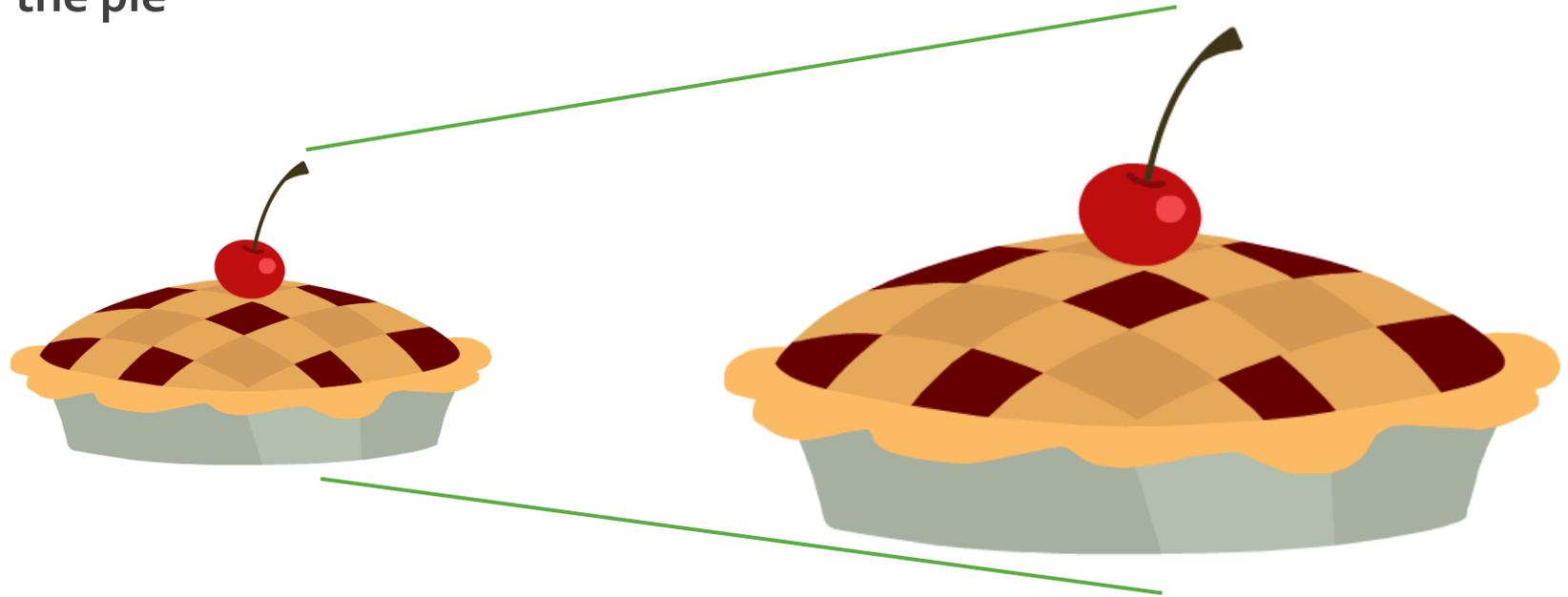


*UIRR is an **industry association** which*

- **PROMOTES** the public understanding and appreciation of Road-Rail Combined Transport,*
- **ENHANCES** its development and the proliferation of industry best practice,*
- **SUPPORTS** the daily operation of European Combined Transport with a series of services*



Grow the pie



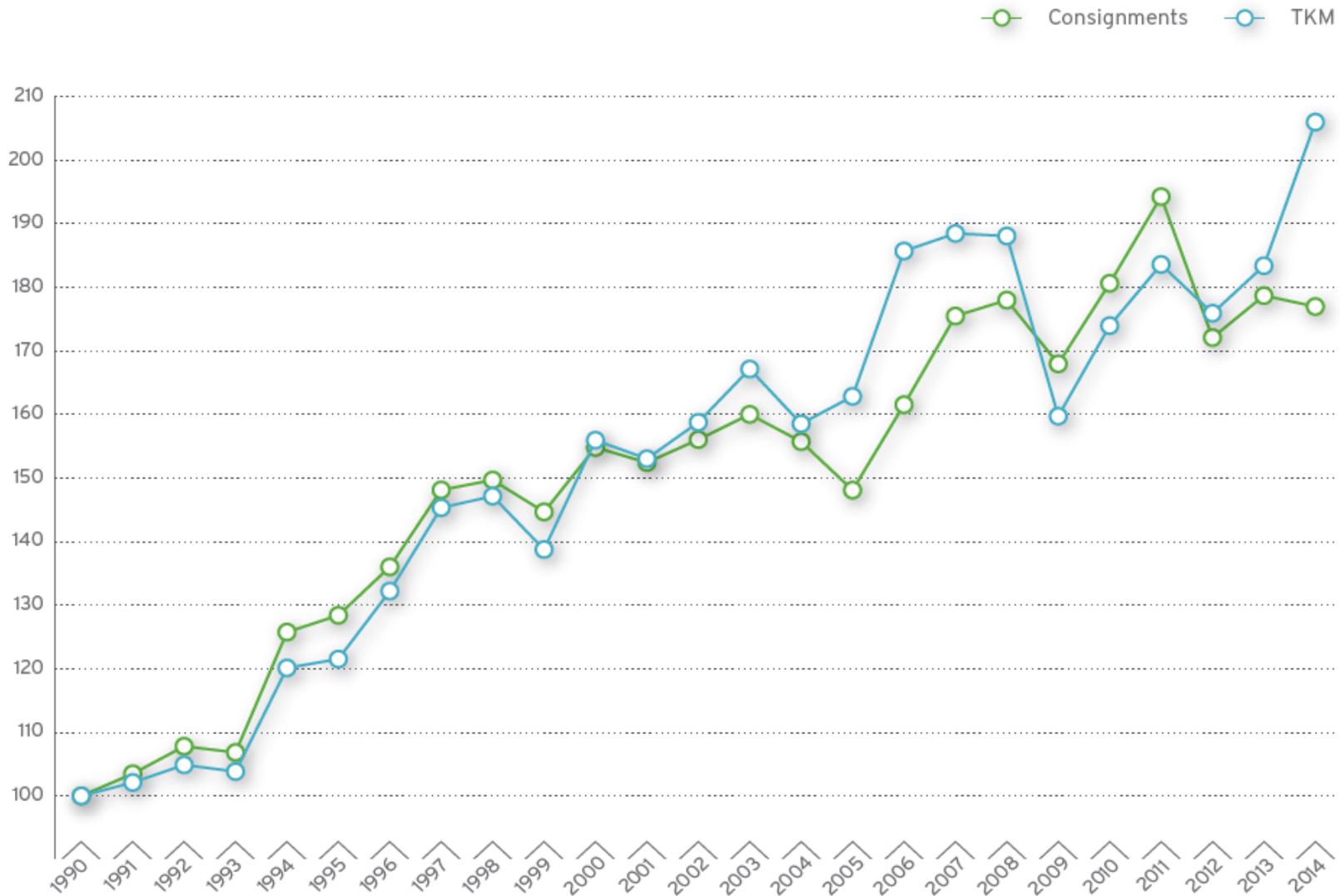
through **fair competition** on the basis of

- 1) **technical merit**, as an enabler of economic prosperity
- 2) the **competence** (professionalism) of those who organise CT

catalysed by UIRR as the **industry association** of the sector

UIRR – Growth rate of Members 1989 – 2014

5



The Beauty... (?)



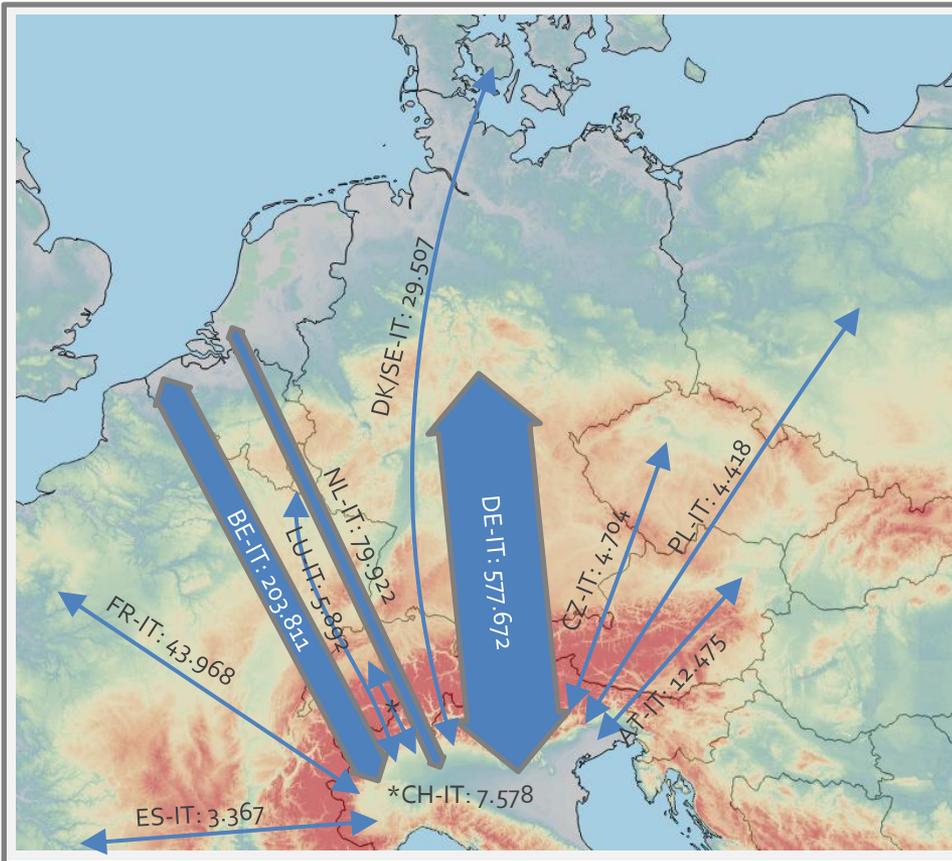
and The Beast



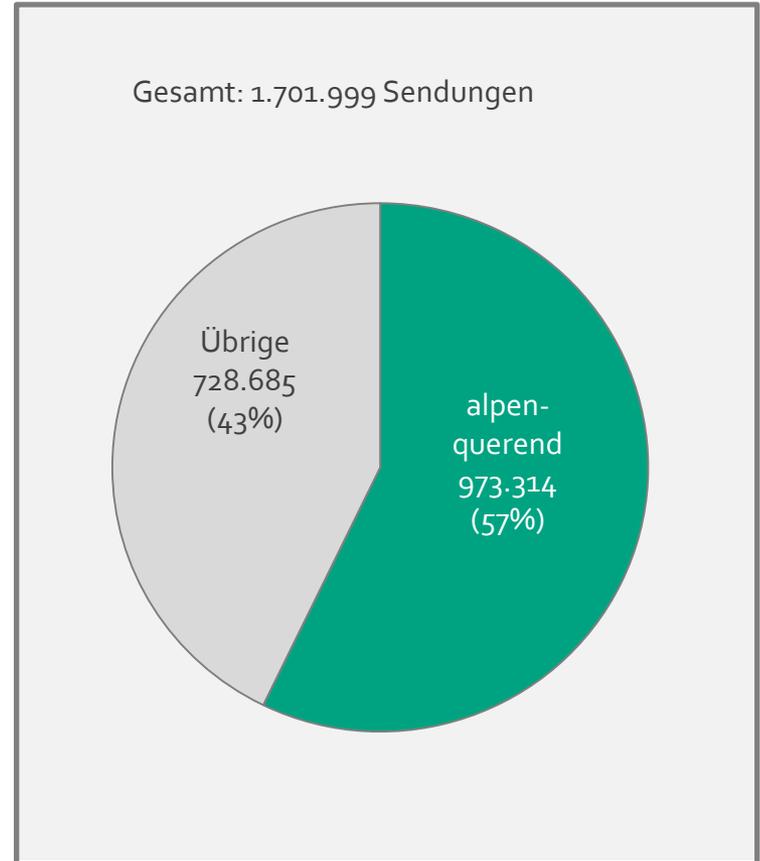
Intermodal/Combined Transport in Europe



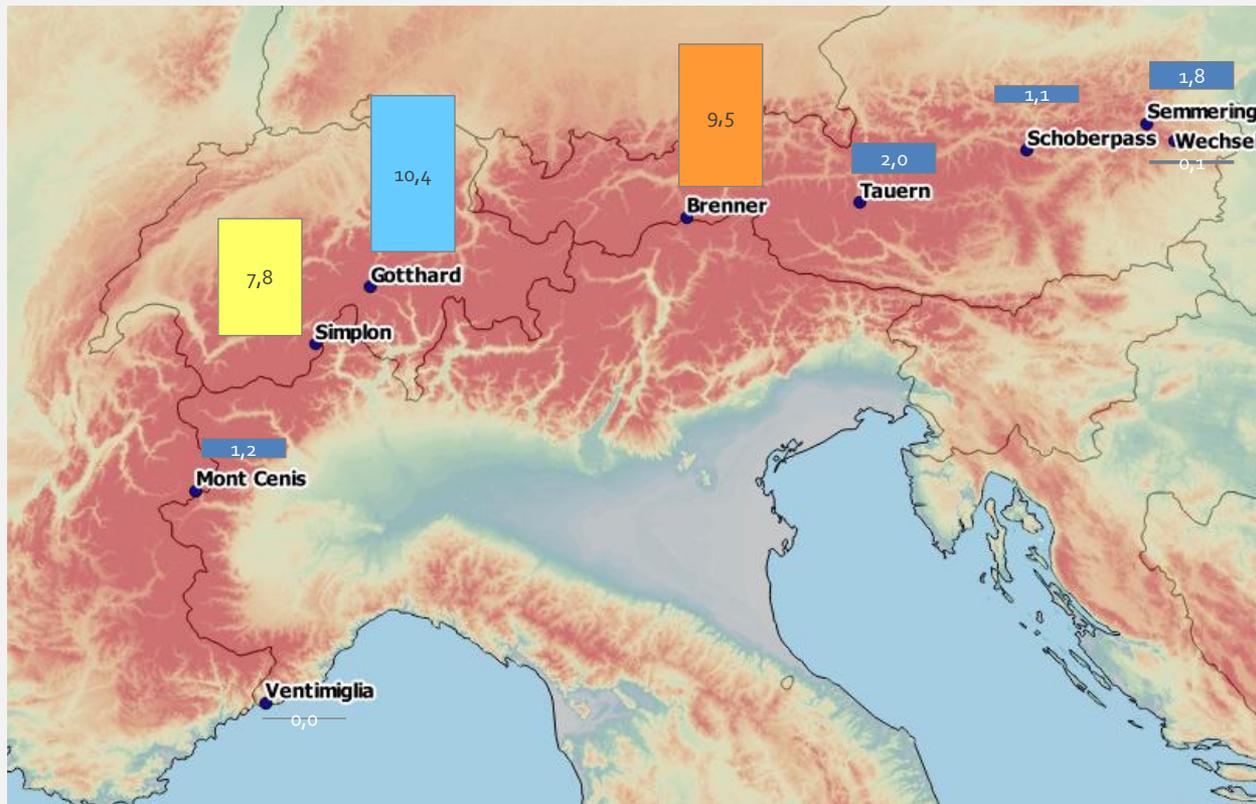
KV-Sendungen im Alpentransit 2013
(nur UIRR-Operateure)¹



Sendungen UIRR-Operateure 2013¹



Übersicht alpenquerender Verkehr UKV+RoLa 2013 (alle Operateure):
Gesamtvolumen 34 Mio. Netto-Nettotonnen¹



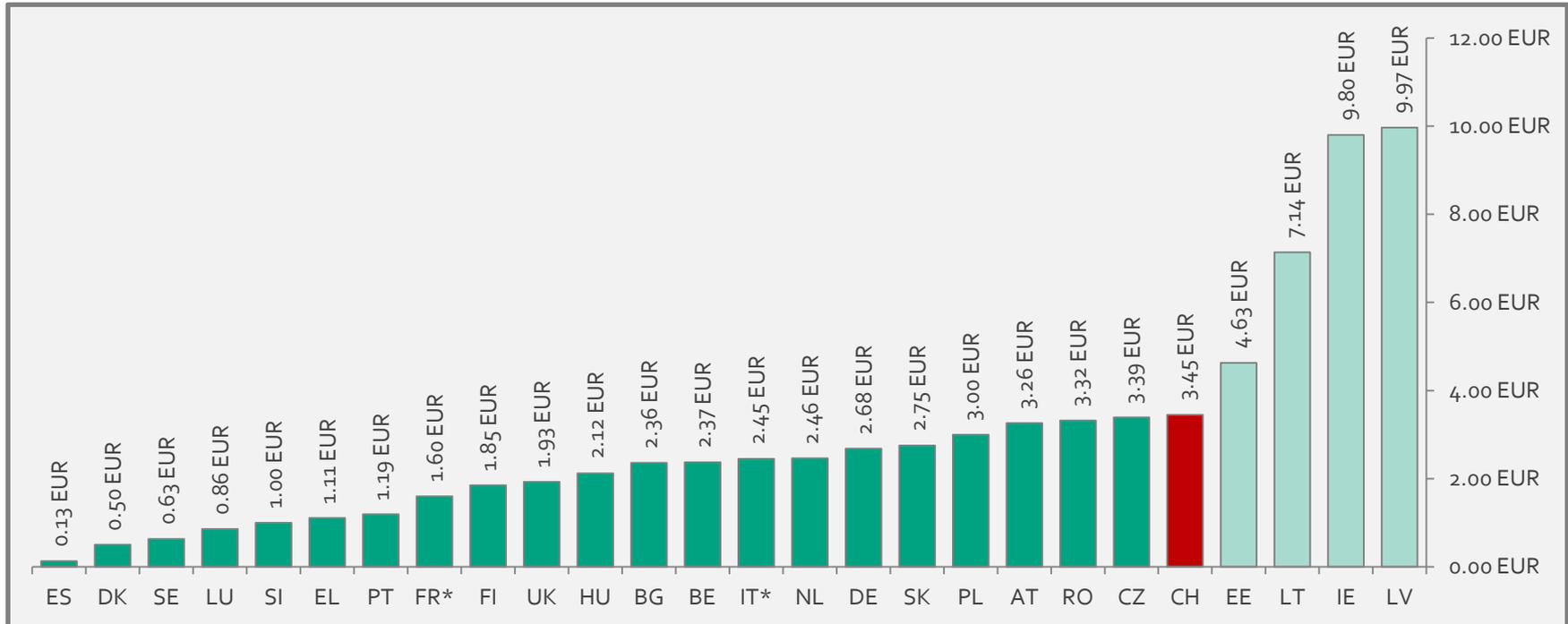


	2015 (Status quo)	Flachbahn (Gotthard-Basistunnel ab 2017, Brenner-Basistunnel ab 2026)
Bruttozuggewicht (Ø aus Nord-Süd- und Süd-Nord-Fahrt)	1.200 t	1.650 t
Waggons je Zug	27	37
Sendungen ¹ je Zug	30	42
Traktion (elektrisch, nur Terminal-Terminal ohne Rangieren)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flachland: Einfachtraktion ▪ Transitstrecke CH/AT: Doppeltraktion ▪ Bergstrecke: zusätzlich Nachschublok 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einfachtraktion

¹Eine Sendung entspricht der Anzahl von Ladeeinheiten, die beim Straßentransport einen Lkw erfordern würden (UIRR-Sendungsbegriff), z.B.:

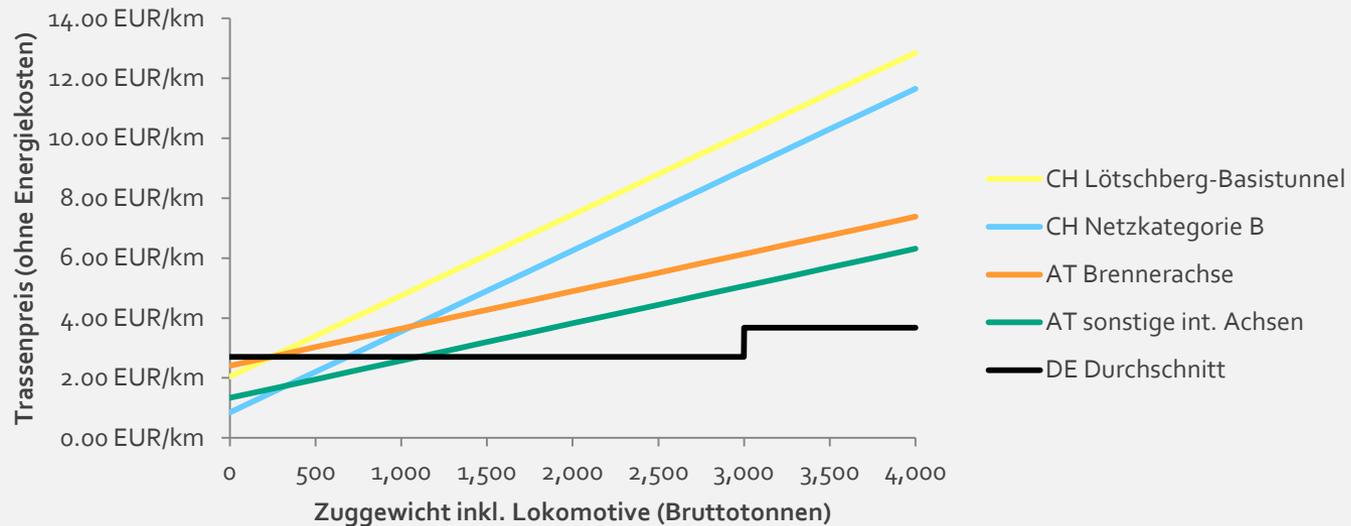
1 Sattelanhänger / 2 7,15-m-Wechselbehälter / 1 Tankcontainer / 2 leichte 20-Fuß-Container

Trassenpreise für einen 1.000-t-Güterzug 2014
in ausgewählten EU-Ländern und der Schweiz¹



hell: Sonderfälle
- Baltikum (v.a. lange/schwere Züge)
- Irland (Insellage)

Trassenpreis in Abhängigkeit vom Zuggewicht in der Schweiz, Österreich und Deutschland¹



Je weniger der Trassenpreis vom Gewicht abhängt, desto stärker ist der Anreiz, lange Züge zu fahren

The Swiss TAC system – since 2015

12



Streckenkategorien	A (moderne Tunnelstrecken – nur Lötschberg-Basis)	3,42 CHF/Zug-km
	B	1,42 CHF/Zug-km
	C	1,05 CHF/Zug-km
Nachfragefaktor (nur auf bestimmten Strecken)	Hauptverkehrszeit Mo-Fr 6-9 h/16-19 h	Faktor 2
	Übrige Zeiten	Faktor 1
Faktor Trassenqualität	Kat. A konzessionierter Personenfernverkehr	Faktor 1,25
	Kat. B übriger konzessionierter Personenverkehr	Faktor 1,0
	Kat. C Nicht konzessionierter Verkehr	Faktor 0,7
	Kat. D ¹ <ul style="list-style-type: none"> ▪ Güterzugtrassen mit Wartezeiten von mindestens 15 Minuten ▪ Trassen für den Verkehr mit Zwischenstationen ▪ Lokzüge 	Faktor 0,6
Basispreis Gewicht		0,0027 CHF/Btkm
Zuschlag für Züge mit thermischer Traktion		0,003 CHF/Btkm
Gefahrgutzuschlag		0,02 CHF/Achs-km
Lärmbonus im Güterverkehr	Typ 1: Fahrzeuge mit Scheibenbremsen und Raddurchmesser ≥ 50 cm	-0,03 CHF/Achs-km
	Typ 2: Fahrzeuge mit Verbundstoffbremsklötzen oder Trommelbremsen und Raddurchmesser ≥ 50 cm	-0,02 CHF/Achs-km
	Typ 3: Fahrzeuge mit oben genannten Bremssystemen und Raddurchmesser < 50 cm	-0,01 CHF/Achs-km
Rabatt ETCS-Ausstattung	je Fahrzeugausrüstung	25.000 CHF/Jahr



Reform Schweizer Trassenpreissystem

Ziele der Reformvorschläge

- Grundsätzlich Festhalten am 2013 eingeführten differenzierten Trassenpreissystem
- Insgesamt Erhöhung der Erlöse pro Jahr um 100 Mio. CHF
- Reduktion der Verschleißkosten durch Anreize für den Einsatz streckenschonender Fahrzeuge

Erwartete Auswirkungen

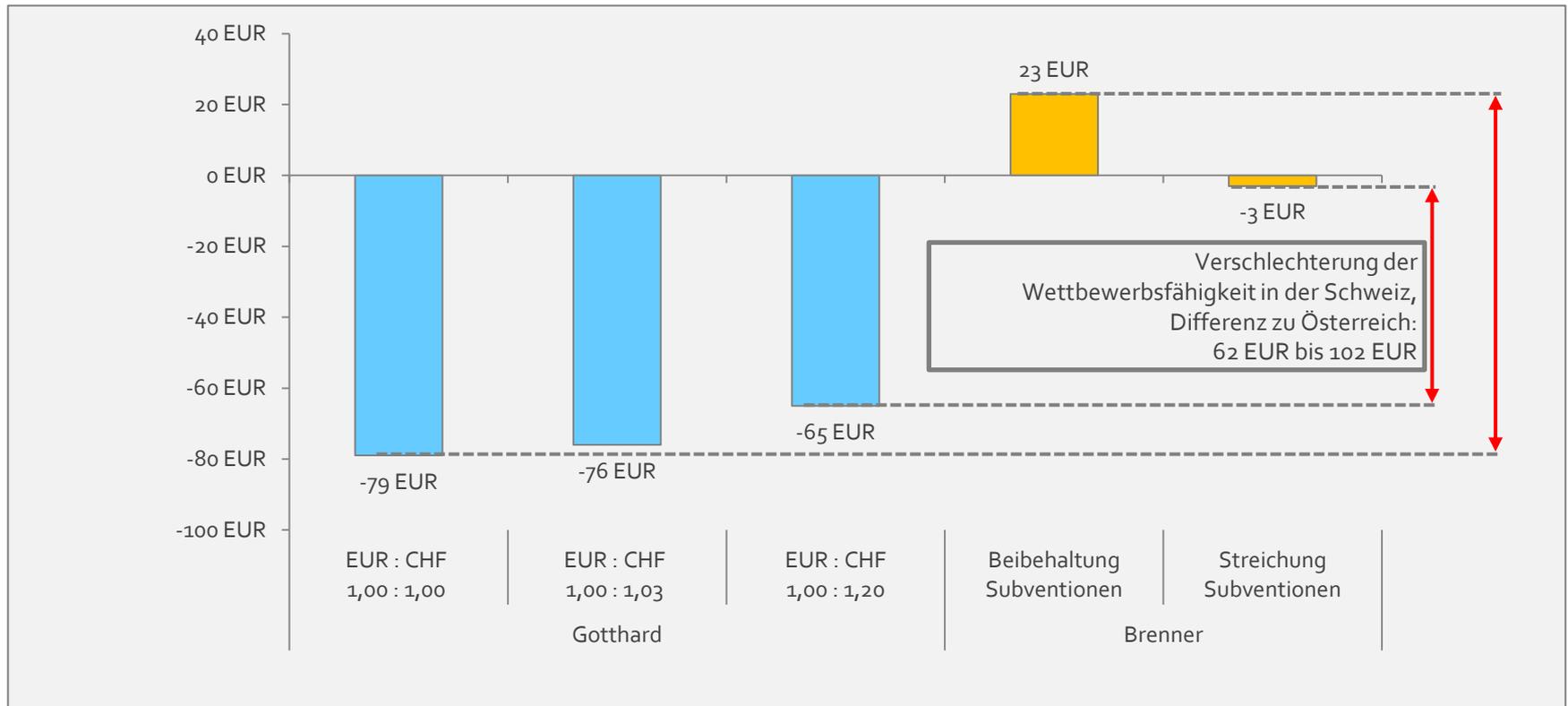
- Die Berechnung des Trassenpreises wird aufwändiger (fahrzeug- und streckenparameterabhängige Berechnung)
- Erwartete finanzielle Folgen für EVU laut Umsetzungsvorschlag
 - Personenverkehr: Höhere Belastung
 - Güterverkehr: Insgesamt ausgeglichenes Ergebnis, Einsparungen bei Einsatz lärmsanierter Wagen



	Schweiz (Gotthard)	Österreich (Brenner)
Grundmodell	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fixe Förderung je Sendung ▪ Kontinuierliche Reduktion bis zur fertigen Ausbaustufe beider transalpinen Flachbahnen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Variables Fördersystem nach Produktionsform, Tageszeit, Achse und Distanz ▪ Setzung von Anreizen
Förderhöhe	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Je Sendung: 101,90 EUR (105 CHF) ▪ Je Sendungs-km: 0,36 EUR (0,37 CHF) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Je Sendung: 26,00 EUR² ▪ Je Sendungs-km: 0,24 EUR



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)





INTERNATIONAL UNION
FOR ROAD-RAIL
COMBINED TRANSPORT

THANK YOU

For your attention

