
Neue Weichenstellung für die Schienenverkehrskonzepte

Die Zukunft des Wagenladungsverkehrs in der Schweiz






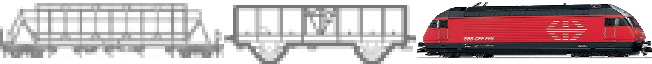

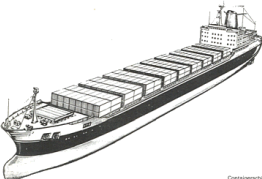

Peter Schär, Leiter Marketing & Sales, SBB Cargo

Die Fakten: Wagenladungsverkehr in der Schweiz.

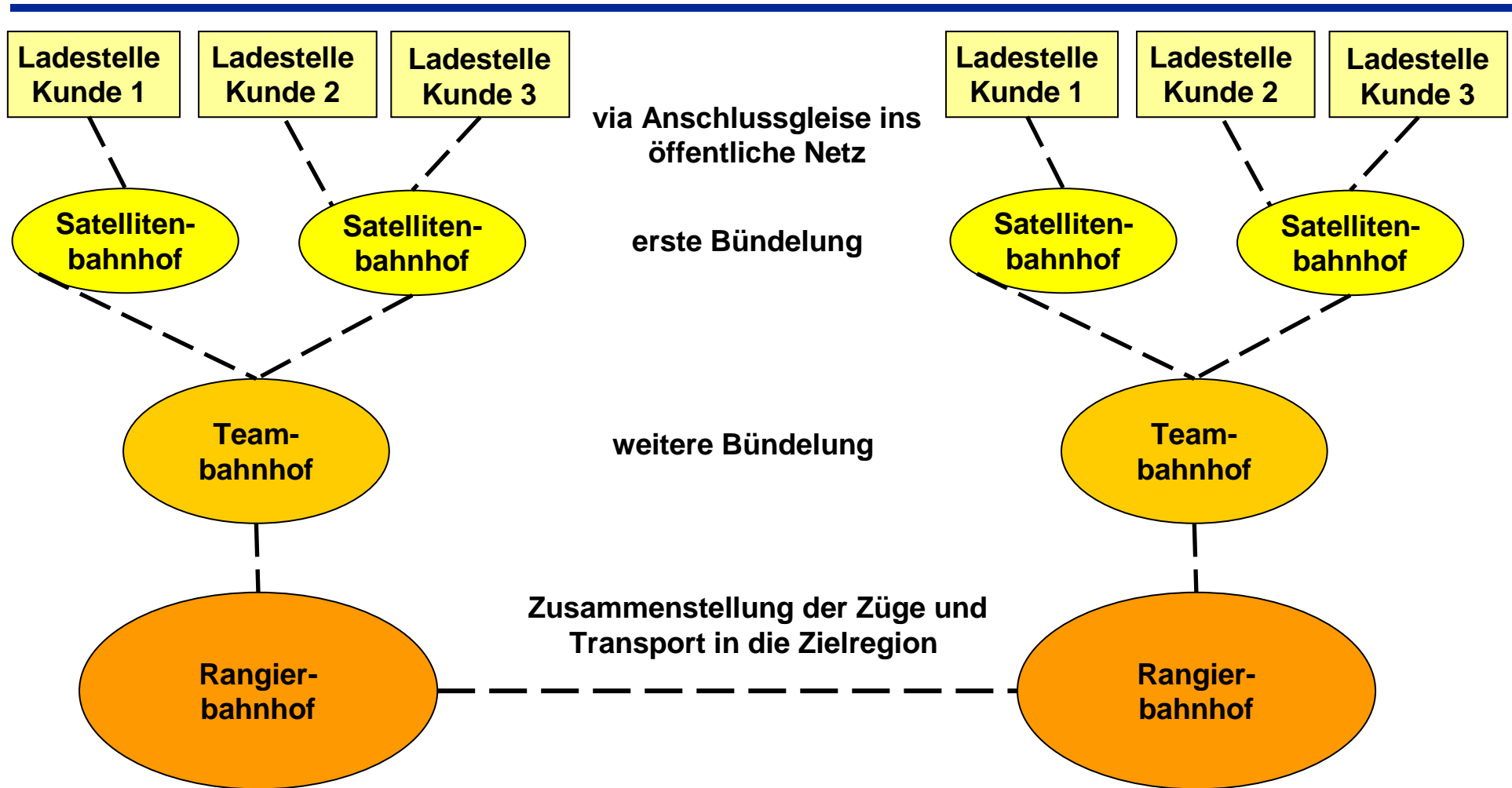
- **Kunden:** 3'000 Unternehmen in der Schweiz
- **Produkte:** Cargo Rail, Cargo Express
- **Anschlussgleise:** insg. 3'500 Anschlussgleise, davon 3'100 bedient

- **im Schweizer WLV-Netz beförderte und beladene Wagen pro Tag:** ca. 3'250
- **im Schweizer WLV-Netz durchschnittliche Distanz pro Wagen:** 120km
- **Umsatz SBB Cargo durch WLV in 2007:** 442 Mio. CHF

Der Wagenladungsverkehr ist die Transportlösung der Schiene für kleinere Beförderungseinheiten.

Transportbedürfnis	Transportlösung
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">grössere Beförderungseinheiten</p> 	 <ul style="list-style-type: none"> → Stück- und Sammelgut → Kleine Transporteinheiten → Bündelung in Netzwerk 
	 <ul style="list-style-type: none"> → Beförderungseinheit Wagen, Wagengruppe → Systemverkehr zur Bündelung  <p>Cargo Rail, Cargo Express</p>
	 <ul style="list-style-type: none"> → Beförderungseinheit Ganzzug → Direktverkehre Versender-Empfänger bzw. Terminal-Terminal  <p>Cargo Train, Cargo Train KV</p>
	 <ul style="list-style-type: none"> → Ganze Schiffsladung, bis 9'000 TEU → Bündelung über Feeder 

Wagenladungsverkehr funktioniert nur im System.



Auf dem Weg zu einem flächendeckenden und eigenwirtschaftlichen Wagenladungsverkehr in der Schweiz.

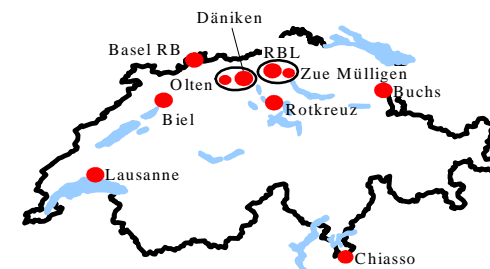
Ein gestrafftes flächendeckendes Bediennetz

- ➔ In 2005 optimiertes Bediennetz definiert «flächendeckend»
- ➔ Im Grundnetz 323 Bedienpunkte
- ➔ Zusätzlich 200 Kundenlösungen



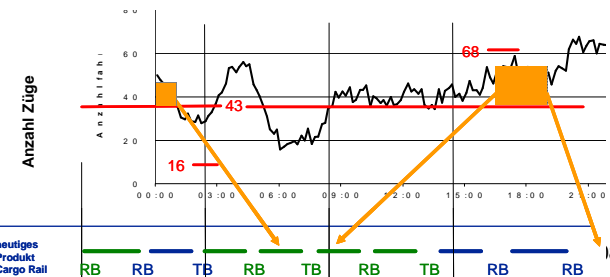
Mit «DIG 2020» zur effizienten RB-Landschaft

- ➔ Optimierung Rangierbahnhofslandschaft
- ➔ Senken Betriebskosten
- ➔ Reduktion Investitionskosten für Substanzerhalt



Mit «Cargo PASS» zur optimierten Produktion

- ➔ Erhöhung Produktivität durch gleichmässige Ressourcenauslastung
- ➔ Differenzierte Produkte zur Glättung der Nachfrage



Unser flächendeckendes Bediennetz in der Schweiz.

WLW Schweiz

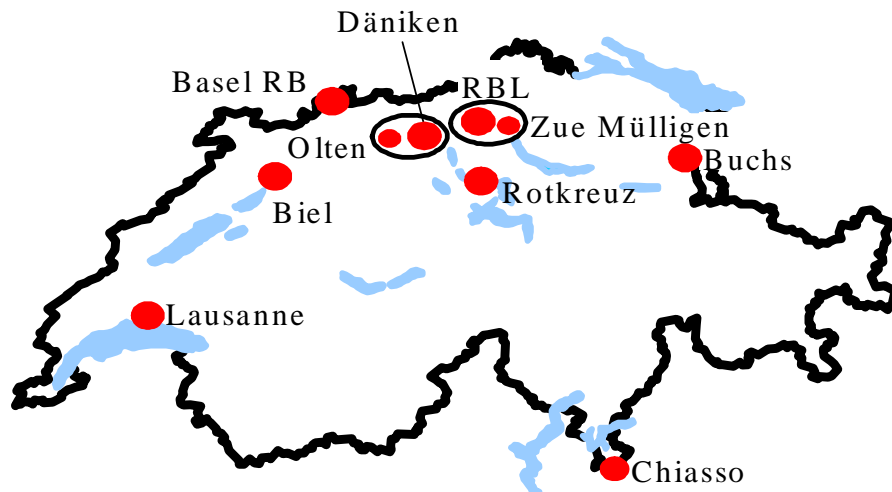


- Die Basis des Bediennetzes sind die Bedienpunkte und Kunden, die bereit sind, in Anschlussgleise zu investieren.
- Das Bediennetz umfasst 323 Bedienpunkte und 200 Kundenlösungen
- Anschlussgleis- und Privatwagenbesitzer setzen langfristig auf den Eisenbahngüterverkehr: Investitionen sollen sich rechnen.
- Zusammen mit VAP¹⁾ /BAV/SBB wird Reinvestitionsbedarf in Anschlussgleise, Güterwagen und Rangierfahrzeuge in den nächsten 2 Jahren abgeklärt und Lösungen erarbeitet.
- Leistungsfähige Rangierflotte ist Bedingung für die effiziente Produktion und Zustellung

1) Verband Schweizerischer Anschlussgleis- und Privatwagenbesitzer

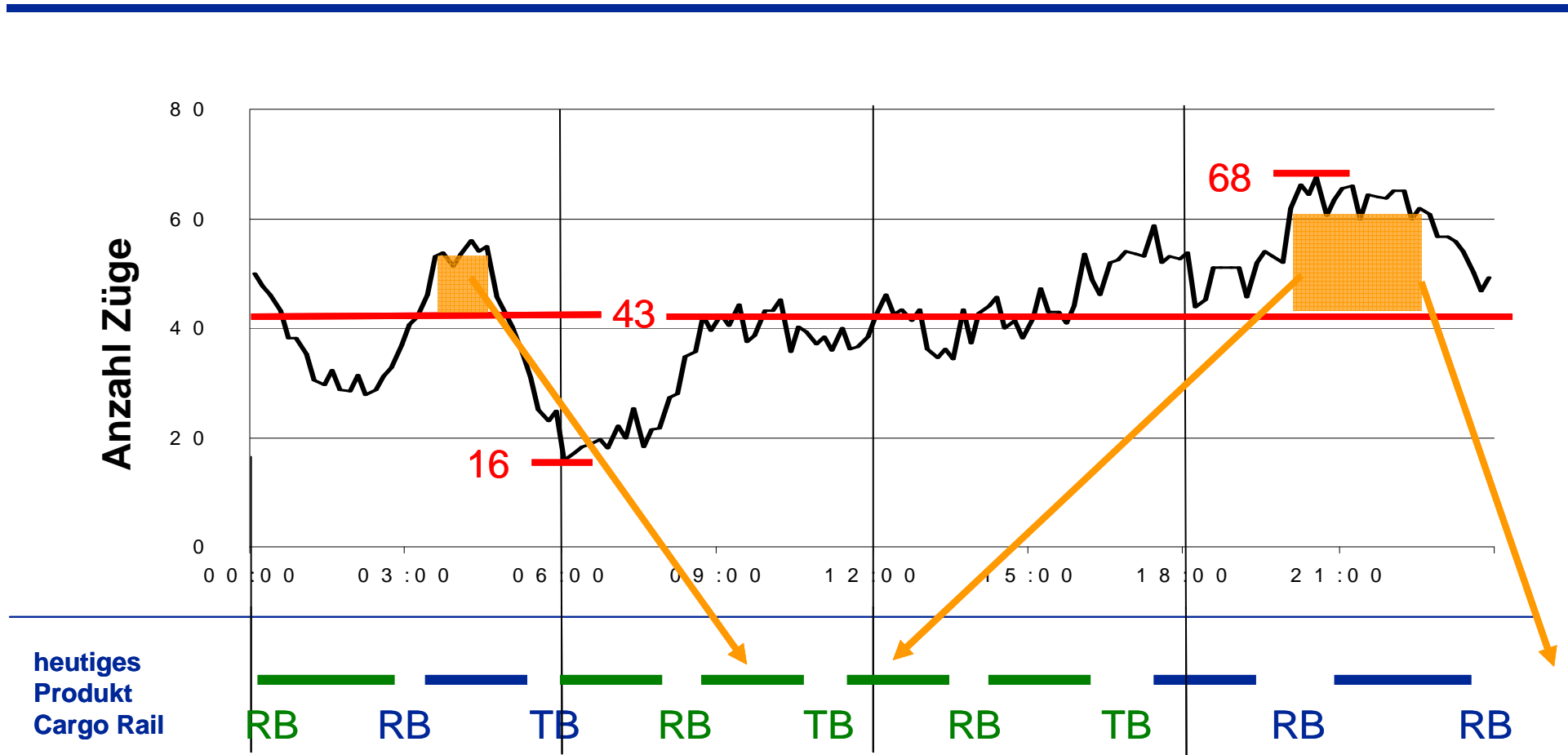
Leistungsfähige und effiziente Rangieranlagen: DIG 2020 (Drehscheiben Infrastruktur Güterverkehr 2020).

RB-Landschaft Schweiz



- Strategie zur Optimierung der Rangierbahnhofslandschaft
- Senken ungedeckter Betriebskosten und Vermeidung von Erneuerungsinvestitionen in veraltete Anlagen
- Bessere Ausnutzung bestehender, moderner Anlagen
- Flexiblere Bedienung der Rangier- und Teambahnhöfe über den Tagesgang: 4-Wellen-Prinzip
- Konzentration auf weniger Rangierbahnhöfe hat erhöhten Trassenbedarf auf der Strecke und im Zu- und Ablauf der Rangierbahnhöfe zur Folge
- Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Rangierbahnhöfen zur Kompensation grösserer Distanzen in Folge der Konzentration

Optimierter Ressourceneinsatz durch Tagesganglinienglättung: Cargo PASS (P_roduktions- und A_ngebotsstrategie S_chweiz).



Der Schlüssel zur Nachfrageglättung ist ein differenziertes Leistungsangebot.

Beispiele für Produkte zur Ganglinienglättung

→ Luftfrachtprodukte bei DHL



- » Air First (2 Tage)
- » Air Premier (3 Tage)
- » Air Value (5-7 Tage)

→ A-Post und B-Post bei der Schweizerischen Post



» Zustellung am nächsten Tag



» Zustellung nach 3 Tagen



Internationale Allianz ist der Qualitätsschlüssel für den internationalen Wagenladungsverkehr.

Ausgangslage

- Liberalisierung
- Grosse Optimierungspotentiale in den WLV-Netzen der europäischen Bahnen
- Hauptkonkurrent Strasse

Ziele X-RAIL

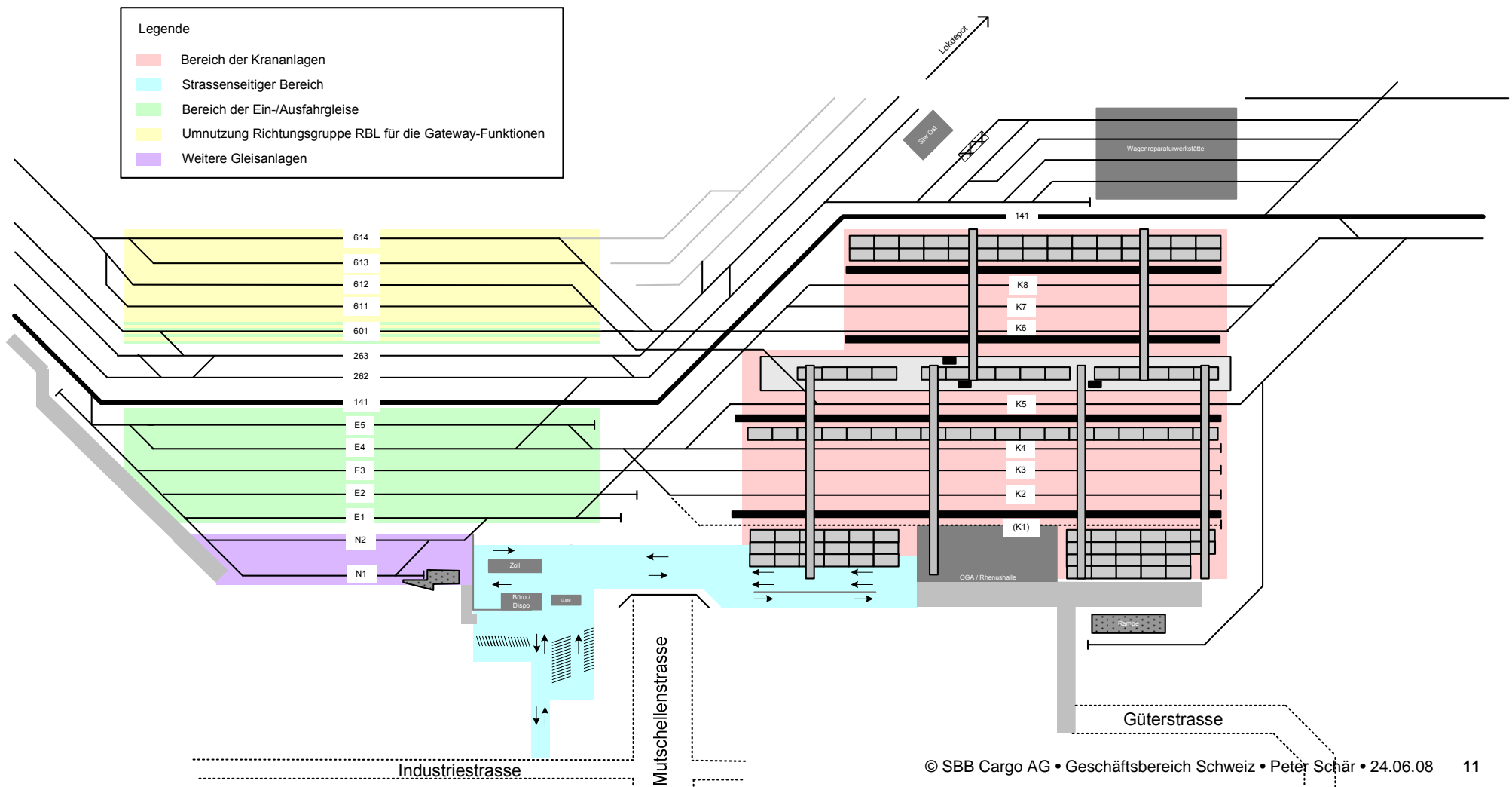
- Allianz von sechs europäischen Bahnen
- Verbindung der europäischen Netze im WLV
- Qualitätsoffensive, Optimierung des Angebots
- Marktanteile (zurück)gewinnen, Defizite abbauen



X-RAIL – In Zusammenarbeit mit Partnerbahnen wird der europäische Wagenladungsverkehr optimiert.

Sicherung des WLV in der Schweiz: Gateway Limmattal

Künftige Umschlagsanlage mit 500 Containern pro Tag.



Das Anschlussgleis ist das zentrale Zugangstor zum Wagenladungsverkehr.

- Hohe Baustandards beim Anschlussgleis verteuern den Bahntransport
- Vertragslandschaft für den Kunden sehr komplex
 - Anschlussgleisvertrag mit Infra
 - Bedienungsvertrag mit Cargo
 - Haftungsvertrag für Benutzung
 -
- Jede Erneuerung kann ein Entscheid für oder gegen die Bahn sein
- 2007 -2012 stehen insgesamt ca. 200 solcher Entscheidungen an (ca. 30/Jahr).



VAP und SBB wollen das Anschlussgleis-System in der Schweiz sichern und die Rahmenbedingungen dafür verbessern

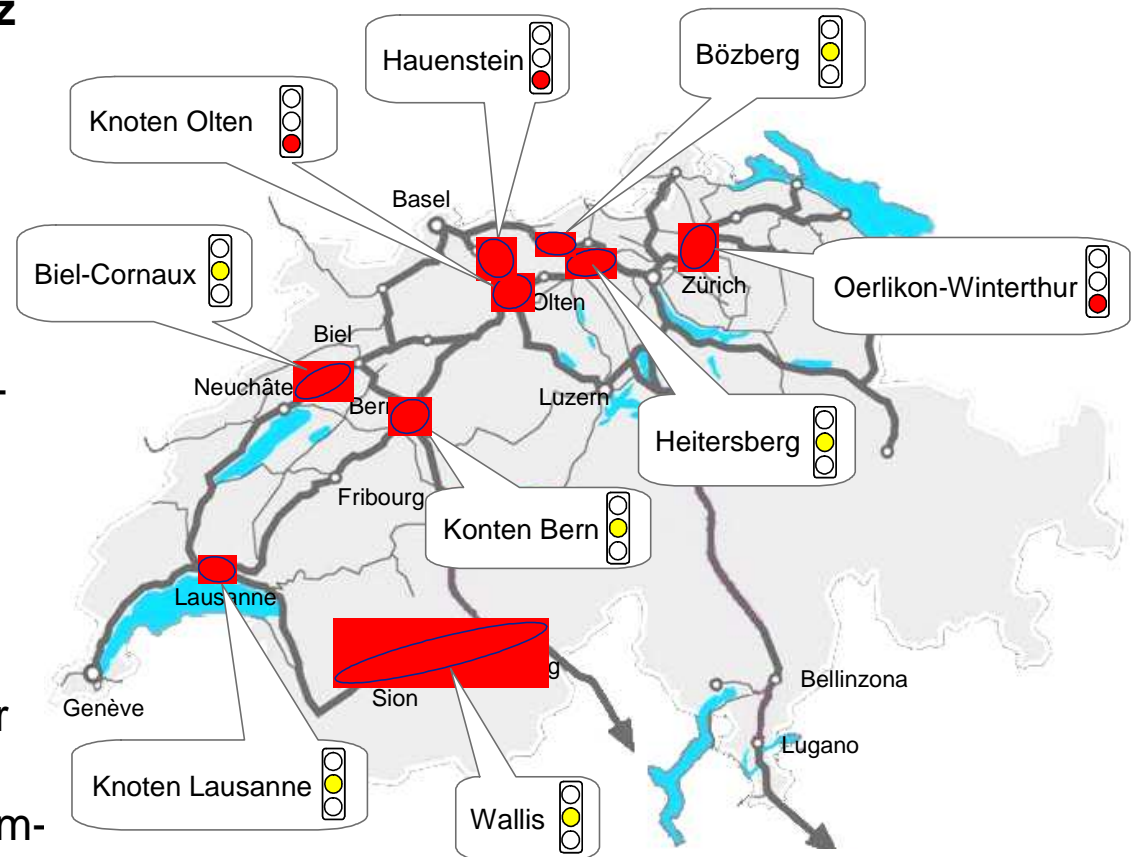
Der Wagenladungsverkehr ist auf marktgerechte Trassen angewiesen.

Effizientes Wagenladungsverkehrsnetz braucht Trassen

- ➔ gleichmässig über den Tag
- ➔ mit hoher Zuverlässigkeit
- ➔ mit schlanken und flexiblen Anschlüssen in den GV-Knoten und
- ➔ in ausreichender Kapazität

Trassenkonflikte PV/GV

Hauptverkehrszeiten im Personenverkehr schränken Verstärkung des Angebots im Güterverkehr ein und behindern so die Umlaufoptimierung und Erhöhung der Auslastung im Güterverkehr



Der WLV ist auf marktfähige Trassenpreise angewiesen.

Das Trassenpreissystem in der Schweiz ist in Bewegung: Veränderung des Subventionsregimes, Überarbeitung im Rahmen Bahnreform 2 etc.

Der Güterverkehr stellt folgende Anforderungen an das Trassennutzungsentgelt

Trassenentgelt muss auf heute effektiv¹⁾ gezahltem Niveau bleiben!

Ohne Subventionen und Ermässigungen...

- ist der **Güterverkehr** beim bestehenden Trassenpreissystem **stärker belastet als der Personenverkehr**
- ist der **Güterverkehr** in der Schweiz **stärker belastet als im europäischen Ausland**

1) Cargo-EVUs zahlen heute weniger als vom Trassenpreissystem vorgesehen, weil Subventionen und Ermässigungen gewährt werden

Trassenentgelt muss Anforderungen an Trassenqualität widerspiegeln!

Der Güterverkehr...

- stellt **geringere Anforderungen** an den Ausbaustandard der Strecke
- geniesst **nachrangige Priorität** bei Trassenplanung und im Betrieb
- muss bedingt durch Netzbetrieb teilweise **höhere Fahrzeiten und Umwegfahrten** in Kauf nehmen

Fazit: Das sind die Themen für einen zukunftsfähigen Wagenladungsverkehr in der Schweiz.

1. Zugang zur Bahn:

- Anschlussgleis-System in der Schweiz sichern und Rahmenbedingungen verbessern
- Leistungsfähige und flexible Freiverlade in Wirtschaftsnähe

2. Marktgerechte Trassen:

- Qualitätstrassen und Taktfahrplan auch für den Güterverkehr
- Systemtrassen und Trassenpriorität auf Hauptkorridoren

3. Marktfähige Trassenpreise:

- Heutiges «effektives» Niveau bildet obere Grenze für Trassenentgeltung
- Qualitätsbezug statt Gewichtsbezug

4. ZEB und Folgebotschaften:

- Infrastrukturbedürfnisse des Güterverkehrs angemessen berücksichtigen
- Sichern der geplanten Kapazitäten und Qualitäten