Media Release

Hupac Jahres-Event

Den Kombinierten Verkehr im Alpentransit stärken

Zürich, 1.6.2018 Acht Monate nach dem Rastatt-Unterbruch konzentriert sich Hupac erneut auf die Betriebsbedingungen des wichtigsten Schienengüterverkehrskorridors Europas. Die Veröffentlichung eines Handbuchs zum internationalen Notfallmanagement ist ein erster Fortschritt; organisatorische Massnahmen werden in den nächsten Monaten und Jahren eingeleitet. Die Fertigstellung der Schweizer Basistunnel und des 4-Meter-Korridors wird die Leistung verbessern und den intermodalen Alpentransit bis Ende 2020 stärken. Eine Flatrate für transalpine intermodale Züge könnte ab 2024 die Schweizer Subventionslücke schliessen.

Wie gewinnt man das Vertrauen in den Kombinierten Verkehr nach Rastatt zurück? **Hupac Präsident Hans-Jörg Bertschi** hat anlässlich der Generalversammlung am 1.6.2018 in Zürich deutlich gemacht, dass "die 7-wöchige Streckensperrung von Rastatt im Herbst 2017 nicht nur das Betriebsergebnis der Hupac Gruppe beeinflusst hat, sondern auch zu einem Vertrauensverlust in die Zuverlässigkeit des Schienengüterverkehrs geführt hat". Bertschi plädierte für Qualitätssteigerungen durch Investitionen in die gesamte Wertschöpfungskette des intermodalen Verkehrs sowie für glaubwürdige, korridorweite Back-up-Lösungen und Notfallpläne. Darüber hinaus forderte er eine wirksame Koordinierung der Infrastrukturarbeiten.

Die Investitionen der Hupac in diesem Bereich umfassen Ersatzwagen in einer Grössenordnung von 10% der gesamten Flotte, Multisystemlokomotiven, Kapazitätsmanagement-Tools und ein neues Zugverfolgungssystem mit GPS-Geofencing-Technologie. "Wir gehen davon aus, dass sich der positive Trend des Kombinierten Verkehrs mit dem neuen Korridor-Setup inklusive Gotthard- und Ceneri-Basistunnel, dem Ausbau der Infrastruktur auf 4-Meter-Profil und 740 m Zuglänge sowie zusätzlichen Terminalkapazitäten fortsetzen und sogar noch weiter steigen wird", so Bertschi. "Hupac baut ihr Angebot auf der Nord-Süd-Achse und auf den Routen nach Osten und Südosten bis nach Russland und Asien aus. Wir investieren in neue Terminals und steigen mit der Übernahme des deutschen Intermodalbetreibers ERS in die maritime Logistik ein."

Hupac begrüsst die politische Unterstützung für den Schienengüterverkehr. Im Jahr 2019 wird Deutschland die Trassenpreise für einen Zeitraum von fünf Jahren um bis zu 50% senken, so dass die Eisenbahnunternehmen investieren und ihre Wettbewerbsfähigkeit verbessern können. Anreize gibt es auch in Italien und in anderen Ländern. In der Schweiz können zwei Drittel der derzeitigen staatlichen Subventionen für den intermodalen Verkehr durch Produktivitätssteigerungen mit Basistunneln und 4-Meter-Korridor kompensiert werden. Doch ab 2024 zeichnet sich eine Förderlücke ab. Eine tragfähige Lösung wäre, die derzeit sehr hohen Trassenpreise für den Schweizer Transit auf das Niveau der Korridorländer zu senken - eine einfache, nichtdiskriminierende Unterstützungsmassnahme, die ein sofortiges Signal zugunsten der Verkehrsverlagerung setzen würde.

Rastatt-Lehren: erste greifbare Ergebnisse

Bertschi berichtete auch über den Stand des von DB Netz und dem Korridor Rhein-Alpen mit Unterstützung der EU-Kommission initiierten "Rastatt-Lernprozesses". Erste Ergebnisse sind ein Notfallmanagement-Handbuch der europäischen Infrastrukturbetreiber und eine kürzlich unterzeichnete Ministererklärung zur Verbesserung des Güterverkehrs auf den Schienengüterverkehrskorridoren Rhein-Alpen und Nordsee-Mittelmeer.

Laut **Frank Sennhenn, Vorstandsvorsitzender der DB Netz**, der nicht persönlich an der Veranstaltung teilnehmen konnte, wird die im Notfallmanagement-Handbuch vorgesehene Umleitungsübersicht bis Ende 2018 fertig gestellt und mit den Eisenbahnunternehmen abgestimmt. Im operativen Bereich erprobt der Korridor Rhein-Alpen ein grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement-Tool "Park or Run", das den Informationsaustausch und die Entscheidungsfindung zwischen nationalen Verkehrsleitzentralen unterstützt. Bis 2020 werden die Verkehrsmanager in der Lage sein, mit ihren Kollegen in den Nachbarländern auf Englisch zu kommunizieren. Das Sprachenproblem der Lokführer und Leitstellen wird durch gemeinsame Anstrengungen der EU, der UIC und der europäischen Infrastrukturbetreiber aktiv angegangen: Englisch als zweite Betriebssprache und computergestützte Kommunikation sind die diskutierten Optionen.

Ein entscheidender Faktor für einen reibungslosen und zuverlässigen Bahnbetrieb ist die effiziente Koordination der Infrastrukturarbeiten. Eine neue europäische Verordnung harmonisiert die Prozesse und wird schrittweise bis 2020 umgesetzt. Im Hinblick auf die obligatorische Leistungsverpflichtung bereitet DB Netz ein System mit Maluszahlungen für Verspätungsminuten vor, das asymmetrisch zu Gunsten der Eisenbahnunternehmen ist und Anreize zur Verringerung von Störungen bietet.

Infrastrukturmanagement aus einer Hand für mehr Effizienz und Pünktlichkeit

Keynote-Speaker **Joris d'Incà, Sector Leader Logistik bei Oliver Wyman**, beleuchtete die Vorteile des Gotthard-Basistunnels. Der Schienengüterverkehr kann auf langen Strecken wie der Nord-Südachse von den Nordseehäfen zu den norditalienischen Wirtschaftszentren seine Stärken ausspielen. Doch werden schnellere Innovationszyklen und damit einhergehende erhöhte Produktivität auf der Strasse den Intermodaltransport stark unter Druck setzen. Um zukünftig wettbewerbsfähig zu sein, sind Effizienz, Pünktlichkeit und reduzierte Transportzeiten kritisch. Die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Dezember 2016 hat bisher zu keiner substantiellen Zeit- und Kosteneinsparungen dieser internationalen Verkehre geführt.

„Um streckenübergreifend kürzere Lead-Zeiten und bessere Pünktlichkeit zu erreichen, ist es erforderlich, die Infrastruktur entlang der Nord-Süd Achse End-to-End aus einer Hand zu managen und ein marktfähiges Produkt zu entwickeln. Dazu müssen alle beteiligten Infrastruktur- und Terminalbetreiber an einem Strang ziehen und ein integriertes Korridorinfrastrukturmanagement installieren“. D’Incà: „Die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs kann nur durch eine verstärkte Orientierung der Infrastrukturbetreiber an die spezifischen Bedürfnisse des Marktes, z.B. durch wenig Unterbrechungen, kurze Übergänge und höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten anstatt einer isolierten Optimierung der eigenen Auslastung und Bautätigkeit erreicht werden.“

NEAT mit Ceneri 2020 – Startpunkt für den neuen intermodalen Verkehr

Ende 2020 werden der 15 km lange Ceneri-Basistunnel und der 4-Meter-Korridor auf der Gotthardstrecke in Betrieb gehen und damit den Zielpunkt des NEAT-Projekts der Schweiz markieren. Zusammen mit dem Ausbau der Infrastruktur in Deutschland und Italien werden sich die Produktionsparameter für den Kombinierten Verkehr deutlich verbessern. Wie **Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo**, erklärte, steht dem Intermodalverkehr auf dem Korridor Rhein-Alpen eine neue Ära bevor, mit einer schrittweisen Einführung ab 2021:

> Höheres Zuggewicht bis 1800 t ermöglicht 13% mehr Kapazität.
> Längere Züge von 740 m erhöhen die Kapazität um 23%.

> Der 4-Meter-Korridor über den Gotthard erweitert den Markt um 50%.
> Das ETCS-Digitalisierungsprojekt ermöglicht eine höhere Frequenz der Züge, was zu einer Kapazitätssteigerung von 20% führt.
> Die Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit der Züge von 50 auf 75 km/h erhöht die Kapazität um weitere 50%.

Um die dringend benötigten Produktivitätssteigerungen zu ermöglichen, muss die Koordination zwischen den Infrastrukturbetreibern intensiviert werden. Die Herausforderung besteht darin, die internationalen Verkehrsströme mit einer einheitlichen Perspektive zu steuern. RFI, SBB Infrastruktur und DB Netz haben dies mit der Vorbereitung eines ersten Satzes von 24 täglichen Trassen für den Fahrplan 2019 begonnen, welche die Transportzeit zwischen Köln und Mailand um 25% reduzieren. "Ein vielversprechender erster Schritt", so Perrin.

Unter diesem Gesichtspunkt war der Zwischenfall von Rastatt ein Weckruf für die gesamte Branche. "Die Notwendigkeit einer besseren internationalen Zusammenarbeit und integrierter Prozesse wird von den Infrastrukturbetreibern und Verkehrsministerien deutlich wahrgenommen“, meinte Perrin.

Qualität und Transparenz der Lieferkette – Hauptanforderungen der Endkunden

Auf einer Podiumsdiskussion gaben Roland Bosch, CEO von DB Cargo, Helmut Eder, Mitglied der Geschäftsleitung von LKW WALTER, René Horsch, Global Business Development Manager, Category Land, Transport & Logistics Services von IKEA und Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo, Einblick in ihre intermodalen Strategien. Viele europäische Industrien und Unternehmen haben den starken Willen, ihre Warenströme zu dekarbonisieren, und der Kombinierte Verkehr ist ein wichtiger Bestandteil ihrer Dekarbonisierungs-Agenda. Ein hohes Mass an Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Bahnverkehrs ist jedoch Voraussetzung. Die gesamte Wertschöpfungskette des intermodalen Verkehrs erfordert proaktive Kommunikation und vorausschauende Ankunftsprognosen, um die Reaktionsfähigkeit bei Störungen zu verbessern. Die Digitalisierung spielt in diesem Bereich eine entscheidende Rolle.

"Machen Sie die Schiene so einfach, fair und transparent wie die Strasse!"

"Wenn der intermodale Verkehr mit der Strasse Schritt halten soll, müssen wir ihn einfach und effizient gestalten und Wettbewerb ermöglichen", so **Helmut Eder, Vorstandsmitglied von LKW WALTER**. "Der Strassenverkehr ist fast vollständig liberalisiert, während der Schienenverkehr nach wie vor mit Einschränkungen, nationalen Vorschriften und unterschiedlichen Produktionsparametern konfrontiert ist. Die Überarbeitung der Richtlinie (EU) 92/106 über den Kombinierten Verkehr sieht die Einführung zusätzlicher Belastungen vor.“ Heute ist der Strassenabschnitt für den Vor- und Nachlauf auf das nächstgelegene geeignete Terminal beschränkt, um sich als Kombinierter Verkehr zu qualifizieren. Der Vorschlag der Europäischen Kommission sieht stattdessen vor, den Strassenabschnitt auf 150 km zwischen dem Ausgangs- oder Zielort und dem intermodalen Terminal oder auf 20 % der gesamten Entfernung von Tür zu Tür zu beschränken. Eine Verlängerung ist unter bestimmten Bedingungen möglich, bedarf aber der Genehmigung durch die einzelnen Mitgliedstaaten. "Terminals sind möglicherweise nicht geeignet, bieten nicht die gewünschten Ziele, das P400-Profil oder ausreichende Frequenz", so Eder. "Diese Einschränkungen sind der Strasse völlig unbekannt".

Auch beim Datenaustausch herrscht ein restriktiver Ansatz. Die Logistikbranche ist bestrebt, die Transparenz der Sendungsverfolgung und der prognostizierten Ankunftsinformationen für die Verlader zu

erhöhen und eine direkte Kommunikation zwischen dem Transportfahrzeug und dem Produktionsstandort zu ermöglichen. "LKW WALTER hat seine individuelle Lösung für Strasse und Schiene", so Eder, "im Bahnbereich zögern dagegen viele Akteure, ihre Daten weiterzugeben, was die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs gefährdet".

Überwindung des europäischen Eisenbahnflickwerks

Laut **Roland Bosch, CEO von DB Cargo**, hat sich das europäische Störfallmanagement nach der Rastatt-Sperre wesentlich verbessert. "Doch die Prüfung des Puddings ist das Essen", kommentierte er. Als Massnahme zur Verbesserung der Servicezuverlässigkeit setzt DB Cargo ein neues innerbetriebliches Notfallkonzept um.

Der Vorfall von Rastatt hat einmal mehr deutlich gemacht, dass das "europäische Eisenbahnpatchwork" ein einheitliches Bahnsystem mit einfachem und harmonisiertem Zugang, verbessertem Korridordenken und reibungslosem Notfallmanagement werden muss. "Wir als Bahnunternehmen müssen uns auf vier entscheidende Massnahmen konzentrieren, um das System für unsere Kunden zu verbessern: einfacher werden, breiter denken, vorbereitet sein und zusammenarbeiten", sagte Bosch. Um dies zu erreichen, müssen Infrastrukturbetreiber, Bahnunternehmen, Operateure, Kunden, Terminals, Regulierungsbehörden und Gesetzgeber zusammenarbeiten und sich gegenseitig in den Problemlösungsprozess einbinden.

Investitionen in die Zukunft

Hupac investiert konsequent in den Ausbau ihrer Geschäftstätigkeit. Im Jahr 2017 hat das Unternehmen die Investitionen in Sachanlagen mit CHF 56 Mio. mehr als verdoppelt. Der Wagenpark wurde um rund 450 Wagenmodule auf 5.941 Einheiten aufgestockt. Acht Mehrsystemlokomotiven wurden angeschafft und werden den Bahnpartnern im laufenden Jahr zur Verfügung gestellt. Bei Terminalprojekten und neuen Terminalsbeteiligungen konzentriert sich Hupac auf Mailand, Piacenza, Brescia und Pordenone in Italien, Basel in der Schweiz, Brwinów/Warschau in Polen, Geleen in den Niederlanden und Köln in Deutschland.

Erhebliche Ressourcen fliessen in die digitale Transformation des Unternehmens. Die Hupac Terminals werden mit OCR-Gates zur Erfassung von Zug- und Ladeeinheitsdaten ausgestattet. Das SPEAK-Kapazitätsmanagement-Tool verbessert die Vorhersagbarkeit von Logistikketten. Sensorik wird die Sicherheitsstandards für Fahrzeuge erhöhen und die prädiktive Instandhaltung erleichtern.

Ein wesentlicher Wettbewerbsfaktor ist ein verbesserter Informationsfluss mit zeitnaher, proaktiver Kommunikation im Falle von Verzögerungen. Hupac verfolgt verschiedene Digitalisierungsprojekte mit Bahnpartnern und Verkehrsunternehmen, um transparente und qualitativ hochwertige Informationsflüsse von der Quelle bis zum Ziel zu entwickeln. "Als unmittelbaren konkreten Schritt werden wir unsere Züge mit GPS ausstatten und unsere Kunden über eine Schnittstelle genau über die Position ihrer Ladeeinheiten informieren", kündigte **Hupac CEO Beni Kunz** an. Big Data wird helfen, eine geschätzte Ankunftszeit abzuleiten. "Die Technologie existiert - wir werden sie nutzen und die Ergebnisse bis Ende 2018 dem Markt zur Verfügung stellen.

Medienkontakt: Irmtraut Tonndorf Director Communications & Marketing
Tel. +41 58 8558020 itonndorf@hupac.com