



Über den Umgang mit Risiken

Was tun, wenn auf einmal nichts mehr geht? Die Sperrung der Gotthard-Autobahn im Juni 2006 zeigte das Bild eines zweigeteilten Transportmarkts: auf der einen Seite die Unternehmen, die bereits auf den Verkehrsträger Schiene eingestellt waren. Und auf der anderen Seite die Transporteure, die ausschliesslich auf die Strasse angewiesen waren. Während erstere beim Unterbruch der Gotthard-Autobahn ihren betriebsinternen Modal Split zugunsten der Schiene verlagerten, hatten letztere keine Alternative zum Stau. Im UKV der Hupac standen ausreichend Kapazitäten zur Verfügung. Wer über geeignetes Equipment verfügte, konnte problemlos auf die Schiene umsteigen. Enger war das Angebot auf der Rollenden Autobahn am Gotthard. Hier steht nur begrenzt Rollmaterial zur Verfügung. Die Stellplätze auf den nachfragestarken Nachtzügen waren im Nu vergeben; die zusätzlichen Tageszüge erzielten nur eine laue Nachfrage. Die Moral aus der Geschichte? Eine Bergstrecke ist und bleibt ein Risiko. Das gilt für alle Verkehrsträger. Wer bei Infrastrukturengpässen nicht stehen bleiben will, sorgt vor und verteilt das Risiko auf Strasse und Schiene. Eine angenehme Lektüre wünscht Ihnen

Irmtraut Tonndorf
Leiterin Kommunikation

Die Bahnliberalisierung trägt Früchte

Die Schweizer Hupac AG – europäische Marktführerin im kombinierten Verkehr durch die Schweiz – nutzt die Bahnliberalisierung mit Erfolg. Anlässlich der Generalversammlung am 12.5.2006 in Lugano nannte Verwaltungsratspräsident Hans-Jörg Bertschi den Wettbewerb im Schienengüterverkehr als Hauptgrund für das Verkehrswachstum.

Im vergangenen Jahr verlagerte Hupac 520.000 Strassensendungen auf die Schiene und erhöhte so das Verkehrsvolumen um 15,9%. Das starke Wachstum hat zum Trendbruch beigetragen: Seit 2000 nimmt die Anzahl der Lastwagen im Alpen transit ab (-14%), während der kombinierte Verkehr auf der Schiene die Tonnen steigert (+50%). Grund dafür sind verkehrspolitische Steuerungsinstrumente wie die LSVA und die 40-to-Limite. Diese führten zu einer besseren Auslastung der Lkw und zu einer Verringerung der Leerfahrten. Auch die direkte Zahlung der Betriebsbeiträge des Bundes an die Operateure statt an die Bahnen belebte den Markt und förderte den Wettbewerb zwischen den Kombi-Operateuren. Entscheidend für den Erfolg der Hupac im vergangenen Jahr waren jedoch die verbesserten Rahmenbedingungen im liberalisierten Bahnmarkt. "Der Alpen transit durch die Schweiz ist der einzige funktionierende Bahnmarkt in Europa", erklärte Verwaltungsratspräsident Hans-Jörg



Bertschi. "Fünf Bahnunternehmen aus drei Ländern erbringen Traktionsleistungen auf den transalpinen Strecken durch die Schweiz. Keines dieser Bahnunternehmen ist dominierend. Dies bietet uns als Hupac die besten Voraussetzungen für wettbewerbsfähige Marktleistungen." Bertschi forderte ein Engagement der öffentlichen Hand, sich den Re-Monopolisierungsbestrebungen der nationalen Bahnen zu widersetzen.

"Mit der Bahnreform 2 ist eine aktive Regulierungsbehörde zu schaffen, welche die Marktöffnung vorantreibt. Auch die EU muss sich dafür einsetzen, dass die Liberalisierung ungehindert fortschreiten kann." Eine finanzielle Förderung des kombinierten Verkehrs im Alpen transit ist aus Sicht der Hupac bis zur Eröffnung des Neat-Tunnels am Gotthard unumgänglich. "Die schweren Güterzüge brauchen für

die Gotthardstrecke drei Loks. Die Betriebsbeiträge des Bundes kompensieren die erhöhten Produktionskosten und machen den Schienenverkehr gegenüber der Strasse wettbewerbsfähig. Erst mit der Inbetriebnahme der Flachstrecke im Jahr 2017 erwarten wir, kostendeckend im Alpen transit produzieren zu können, wie dies auf anderen europäischen Strecken bereits heute der Fall ist."

Hupac im Markt

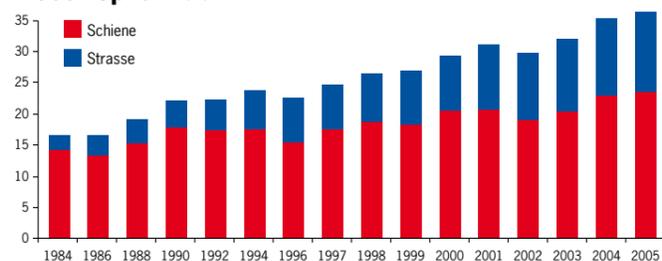
Führend im kombinierten Verkehr durch die Schweiz

Hupac beförderte im Jahr 2005 auf 82 Zügen pro Tag insgesamt 519.160 Strassensendungen (+15,9%). Das Hauptgeschäftsfeld Shuttle Net (UKV) legte um 17,2% zu und erreichte ein Volumen von 495.659 Strassensendungen. Davon durchquerten 374.993 (+13,3%) die Alpen, 120.666 (+31,2%) rollten auf nicht-transalpinen Strecken hauptsächlich von den Westhäfen ins europäische

Hinterland und als Anschlusstransporte innerhalb Italiens. Rückläufig ist einzig die als ergänzende Leistung angebotene Rollende Autobahn durch den Gotthard mit einem Minus von 6,6% bei 23.501 verladenen Lastzügen. Für das laufende Jahr 2006 zeichnet sich ein starker Anstieg des transalpinen Verkehrs ab, nicht zuletzt dank der zusätzlichen Umschlagskapazitäten im erweiterten Terminal

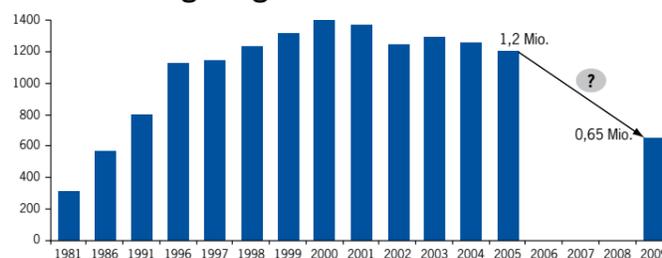
Busto Arsizio-Gallarate. Der Marktschwerpunkt der Hupac ist der transalpine kombinierte Verkehr durch die Schweiz. Dieser wird massgeblich von der Schweizer Verkehrspolitik geprägt, deren Ziel die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist. Zwei von drei Tonnen werden im transalpinen Verkehr durch die Schweiz per Bahn befördert. In Österreich und Frankreich sind die Verhältnisse umgekehrt; dort verliert die Bahn weiterhin Marktanteile an die Strasse. In den vergangenen Jahren kam das starke Wachstum der Strasse zum Stillstand; 2005 reduzierte sich die Zahl der Lkw im Alpen transit um 4% auf 1.204.000. Der kombinierte Verkehr dagegen verzeichnet seit Jahren ein starkes Mengenwachstum. Sein Anteil im transalpinen Verkehr übersteigt den des Wagenladungsverkehr und des reinen Strassenverkehrs. Die verkehrspolitisch angestrebte Reduktion der Strassensendungen auf 650.000 Lkw-Sendungen kann voraussichtlich erst nach dem ursprünglich angenommenen Zeitpunkt und unter Weiterführung der finanziellen Unterstützung der Verlagerungspolitik erreicht werden.

Modal Split in Mio. t



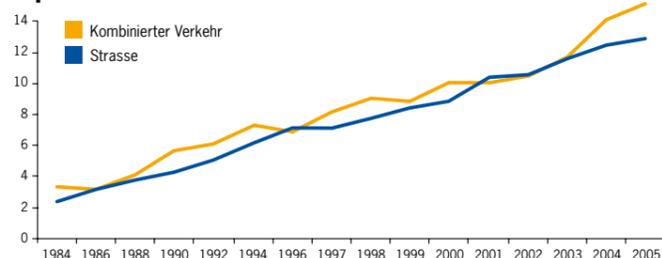
Quelle: Bundesamt für Verkehr
Modal Split Strasse/Schiene im Alpen transit durch die Schweiz. 65% der Güter werden auf der Schiene transportiert, 35% auf der Strasse.

Verkehrsverlagerung Lkw-Fahrten in 1000



Das Verlagerungsziel der Schweizer Verkehrspolitik: 650.000 Lkw-Fahrten durch die Schweizer Alpen bis 2009.

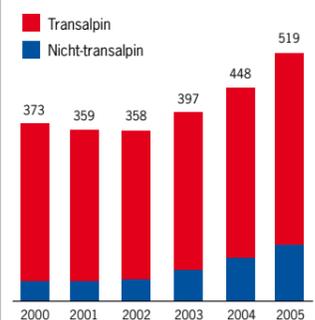
Alpen transit in Mio. t



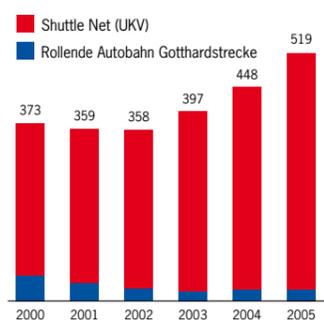
Die Verkehrsmodalitäten im Alpen transit durch die Schweiz. Der kombinierte Verkehr transportiert mehr Tonnen als die Strasse.

Verkehrsentwicklung der Hupac

Strassensendungen in 1000



Die Verkehrsentwicklung der Hupac mit zweistelligen Wachstumsraten. Marktschwerpunkt ist der transalpine Verkehr.



Die Verkehrsentwicklung der Hupac nach Geschäftsfeldern. 95% des Volumens entfallen auf den Unbegleiteten kombinierten Verkehr, 5% auf die Rollende Autobahn.

Zugsortung mit e-train

Hupac hat ein neues Satellitenortungssystem für Züge eingeführt, mit dem der Zugsverkehr in Echtzeit verfolgt werden kann. Das "e-train" genannte System erhöht die Produktivität des Hupac Verkehrs und verbessert den Kundenservice.



Das System basiert auf innovativen Hardwarekomponenten mit GPS/GSM Technologie. Ein proaktives Informationsmanagement gleicht die effektiven Laufdaten jedes einzelnen Zugs mit dem vorgesehenen Zeitplan ab. "Wir erhalten qualitativ hochwertige Informationen in Echt-

zeit ohne aufwendiges Auskunfts-einholen bei den verschiedenen Bahngesellschaften", erklärt Hupac Direktor Bernhard Kunz. "E-train automatisiert manuelle Prozesse und setzt Ressourcen frei. Davon profitieren unsere Kunden." Jeder Hupac Zug wird mit einer Satelliteneinheit ausgerüstet. Sie besteht aus einer Karte für den Empfang des GPS-Satellitensignals, aus einer GSM-Telefonkarte für die Kommunikation der Position und einer Batterie der neuesten Generation, die die beiden Karten mit Energie versorgt. Diese Elemente sind in einer Box untergebracht, die auf jeden Waggon für kombinierte Verkehre montiert werden kann. Die Satelliteneinheit steht in ständiger Verbindung mit einer Software, die die Ortungssignale der Züge verwaltet. Diese Signale werden auf den entsprechenden Gebietskarten des Hupac Netzes grafisch angezeigt. "Die grösste Innovation von e-train ist jedoch das Überwachungskonzept des Zugverkehrs", erklärt Aldo Croci, IT-Direktor von Hupac. "Die wenigen in Europa bestehenden Satelliten-Trackingsysteme basieren auf dem Prinzip, dass die Satelliteneinheit ihre Position nach vorbestimmter Häufigkeit kommuniziert. Dadurch werden zwar riesigen Mengen von Daten ermittelt, diese haben aber für den Kunden nur geringen Wert, da ihn vor allem der Zugfahrplan interessiert", erklärt Croci. "E-train hingegen basiert auf einem proaktiven und selbsttätigen Konzept: das System meldet eventuelle Abweichungen vom Fahrplan gegenüber dem zugspezifischen Verkehrsplan, so dass das Hupac Personal den pünktlichen Zugverlauf überwachen und entsprechende Informationen bei Verspätungen an

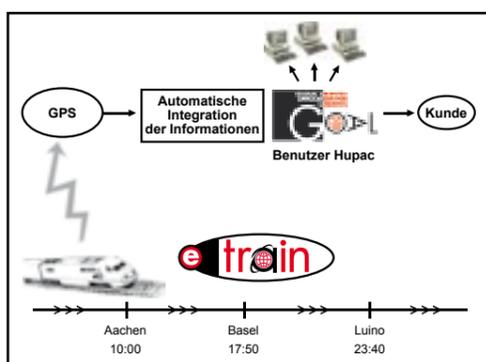
den Kunden weiterleiten kann." Bei der Abfahrt eines Zuges übernimmt das zentrale Softwaresystem Goal der Satelliteneinheit den Transportplan mit den Kontrollpunkten, inklusive der theoretischen Ankunfts- und Abfahrtszeiten. Während der Fahrt überprüft die Satelliteneinheit den Zuglauf und liefert an jedem Punkt des Transportplans Informationen über den tatsächlichen Verlauf, einschliesslich eventueller Abweichungen vom Fahrplan. Diese Informationen werden automatisch in das System Goal eingespeist. Die Hupac Mitarbeiter erhalten damit in Echtzeit eine globale Übersicht über den Zugverkehr und sparen Zeit und Kosten bei der Suche nach Informationen bei den Eisenbahngesellschaften. Des Weiteren sind Alarmsysteme für den Zugverkehr bei erheblichen Verspätungen und automatische Benachrichtigungssysteme vorgesehen. Das Projekt wurde von Hupac in Zusammenarbeit mit der Fela Management, dem führenden Schweizer Hersteller von satellitengestützten Ortungssystemen in Europa, und ICM, einer auf Satellitentracking-systeme spezialisierten Beratungs-firma, realisiert. Nach dem positiven Ergebnis aller Betriebstests wurde e-train seit Anfang 2006 als tägliches Kontrollinstrument für alle Hupac Züge eingeführt.



Die Macher von e-train. Von links: Andreas Mager, Leonardo Fogu, Aldo Croci (Hupac Chiasso), Jörg Bebie (ICM Wädenswil) und Hans-Peter Wepfer (FELA Management Diessenhofen)

zeit ohne aufwendiges Auskunfts-einholen bei den verschiedenen Bahngesellschaften", erklärt Hupac Direktor Bernhard Kunz. "E-train automatisiert manuelle Prozesse und setzt Ressourcen frei. Davon profitieren unsere Kunden." Jeder Hupac Zug wird mit einer Satelliteneinheit ausgerüstet. Sie besteht aus einer Karte für den Empfang des GPS-Satellitensignals,

Alles unter Kontrolle



Satellitengestütztes Zugsortungssystem e-train. Zugpositionen und Fahrplanabweichungen werden automatisch in das Betriebssystem Goal integriert.



E-train visualisiert den Zugzustand an vorbestimmten Kontrollpunkten. Grün heisst "pünktlich", gelb bedeutet "bis 60 Minuten verspätet", rot heisst "mehr als drei Stunden Verspätung".

Nachgefragt

Wie weit ist Hupac mit der Implementierung des neuen Systems?

Mitte Juni waren 35% der Hupac Züge mit e-train ausgerüstet, bis Ende 2006 rechnen wir mit einer Abdeckung von 80%, Mitte 2007 wird die Implementierung abgeschlossen sein.

Welche Vorteile ergeben sich für die Kunden?

Mit e-train ist Hupac jederzeit auskunftsfähig. Das System macht uns unabhängig von den verschiedenen Systemen der Bahnpartner. Wir haben alle Züge konstant unter Kontrolle und können bei Verkehrsunregelmässigkeiten sofort reagieren. Auch die Terminals und Bahnen profitieren von schnellen, präzisen Informationen.



Aldo Croci
Direktor Information Technology der Hupac Gruppe

Wie integriert sich e-train in das bereits bestehende Informationssystem Cesar? Welche Unterschiede bestehen zwischen den beiden Systemen?

Cesar stellt den Kunden Informationen zahlreicher Kombi-Operateure in den Bereichen "Fahrpläne", "Booking" und "Tracking & Tracing" zur Verfügung. Beim "Tracking & Tracing" beschränkt

sich Cesar auf die Statusmeldungen "gebucht", "angeliefert", "abgefahren", "angekommen" und "abgeholt". E-train schliesst die Lücke zwischen "abgefahren" und "angekommen" mit präzisen, detaillierten Informationen. Diese stehen allerdings nur Hupac für die eigenen Züge zur Verfügung. Eine Übernahme des Systems seitens anderer Operateure wäre sicher interessant.

News

Die Bahn springt ein

Nach der Sperrung der Gotthard-Autobahn im Juni 2006 erhöhte Hupac kurzfristig die Kapazität des kombinierten Verkehrs in Abstimmung mit den Bahnen und den Partnern Cemate (Italien) und Kombiverkehr (Deutschland). Bis zu 40 Zusatzzüge pro Tag standen via Gotthard, Lötschberg/Simplon, Brenner und Modane zur Verfügung. Dies erhöhte die Kapazität des kombinierten Verkehrs um bis

zu 1000 Lkw-Sendungen täglich auf der Nord-Süd-Achse. Die Transport- und Logistikunternehmen machten regen Gebrauch vom erhöhten Angebot. Sowohl im unbegleiteten kombinierten Verkehr als auch bei der Rollenden Autobahn verkehrten zahlreiche Extrazüge. Insgesamt erhöhte sich das Verkehrsaufkommen während der Sperrung um ca. 25% gegenüber dem Vorjahr.

Neues Führungsteam

Führungswechsel in der italienischen Zweigstelle der Hupac Gruppe: Seit Juni 2006 steht ein neues Führungsteam an der Spitze der Hupac SpA. Das Unternehmen wird nun von Sergio Crespi, 40 Jahre alt, in der Funktion des Direktors geleitet. Der 57-jährige Francesco Crivelli gibt sein Amt nach zehn Jahren an der Spitze der Zweigstelle ab und tritt als Verwaltungsratsdelegierter dem Verwaltungsrat bei. Sergio Crespi ist Politikwissenschaftler und arbeitet seit elf Jahren als Leiter Human Resources bei Hupac SpA. Unterstützung wird er von Maurizio Tronchi und Davide Muzio erhalten, beide in leiten-



den Positionen. Maurizio Tronchi, 54 Jahre alt, ist Betriebsleiter des Eisenbahngeschäfts und verfolgt die Bahnaktivitäten auf den Kombi-Terminals. Davide Muzio, 36 Jahre alt, ist Wirtschaftsingenieur und verantwortlich für die Produktion und Logistik in den Terminals.

Busto Arsizio ↔ Fiorenzuola/Cassino

Hupac erweitert das Shuttle Net in die Regionen Emilia-Romagna und Latium. Ende Juni 2006 ist eine neue Verbindung zwischen Busto Arsizio und Fiorenzuola bei Parma gestartet. "Wir wollten die starke Nachfrage nach intermodalen Verbindungen aus den Regionen südöstlich von Mailand befriedigen", erklärt Alberto Grisone, Business Manager Project Development. "Der neue Zug bindet die Emilia-Romagna und den Norden der Toskana an das internationale Netz der Hupac an." Mit täglichen Abfahrten am Abend in Busto sammelt der neue Zug mittels Gateway-Technik die aus Belgien, Deutschland, der Schweiz und Skandinavien eintreffenden Ladeeinheiten und befördert sie nach Fiorenzuola. Am folgenden Morgen erfolgt die Bereitstellung

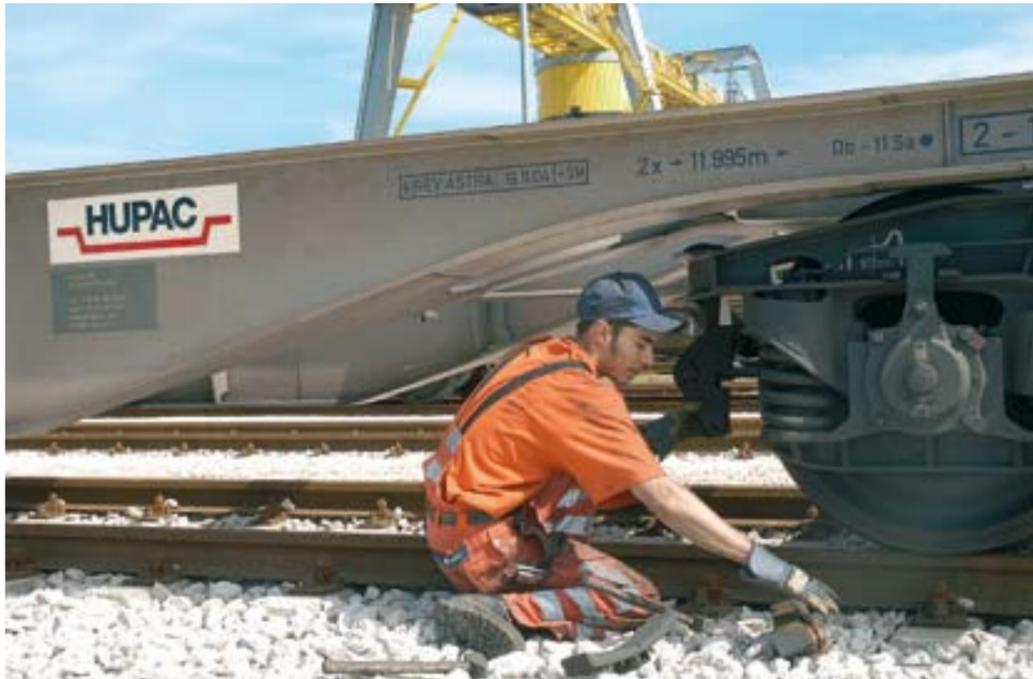


im emilianischen Terminal. In Fiorenzuola besteht zudem die Möglichkeit, den Transport ins Terminal Cassino fortzusetzen, der die Regionen Latium, Kampanien und Molise bedient. "Die Gateway-Verbindung nach Cassino stärkt unser Netz in Richtung Mittel- und Süditalien", unterstreicht Grisone. "Die Kunden zeigen grosses Interesse an diesem neuen Zug, der die bestehenden Verbindungen zwischen Busto und Pomezia ergänzt."

Auf leisen Sohlen

Hupac passt seinen Wagenpark systematisch an die Vorgaben zur Lärmbekämpfung an. 65% der unternehmenseigenen Wagen für den UKV und 100% der Rola-Wagen sind mit lärmarmen Kunststoffbremsen ausgerüstet. Damit liegt Hupac voll auf Kurs mit dem Schweizerischen Bundesgesetz zur Lärmsanierung, das eine Umrüstung aller Wagen bis Ende 2009 vorsieht. Die Lärmgrenzwerte der internationalen TSI Noise-Normen, die ab Mitte 2006 für Neufahrzeuge verbindlich in Kraft treten, werden von Hupac bereits seit Jahren erfüllt.

Ende 2005 besass Hupac 2.300 lärmarme Bahnwagen. Das entspricht einem Anteil von ca. 70% an der unternehmenseigenen Flotte von 3.300 Wagen. Die lärmreduzierten Wagen sind mit "Flüsterbremsen" ausgerüstet. "Seit 1999 schaffen wir Neuwagen grundsätzlich mit der so genannten K-Sohle an", erklärt Michael John, Leiter Rollmaterial der Hupac Gruppe. "Sie besteht aus einem Kunstharz-Verbundstoff. Im Gegensatz zur alten Metallbremse aus Grauguss raubt die K-Sohle die Lauffläche der Räder nicht auf. Sie bleibt glatt, und dadurch fährt der Zug um bis zu 10 Dezibel leiser." Hupac arbeitet auch an der Umrüstung aller im Einsatz befindlichen Wagen. Möglich macht's die finanzielle Unterstützung des Bundesamts für Verkehr. Das Lärmsanierungsprogramm der Schweizer Regierung sieht eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastung durch die Bahnen



men zur Verfügung", betont John. Mitte 2006 tritt die international gültige TSI Noise-Norm der UIC (Union Internationale du Chemin de Fer) europaweit in Kraft. Die "technische Spezifikation für Interoperabilität" schreibt Lärmgrenzwerte für neue und umzubauende Güterwagen vor, die mit herkömmlichen Gussbremssohlen nicht erreichbar sind. "Mit der Einführung der TSI Noise werden die Züge in ganz Europa leiser. Hupac hat den Systemwechsel von der Gusssohle zur K-Sohle bereits vor Jahren in Angriff genommen." Durch verschiedene technische und betriebliche Optimierungen will Hupac zukünftig die Wirtschaftlichkeit der K-Sohle verbessern. Ziel ist es, eine annähernd ausgeglichene Kostensituation der K-Sohle im Vergleich zur Grauguss-Sohle zu erreichen. Neben der Kunststoffbremse setzt Hupac weitere Massnahmen zur Lärminderung ein. Alle neuen Wagen sind mit Bremsaufhängungen aus Kunststoff anstatt aus Stahlbuchsen ausgerüstet. Dadurch werden die Geräusche beim Einsatz der

Bremse gemindert. Bei den Drehgestellen hat sich die DRRS-Technik bewährt. Hier wirkt sich der Ersatz der Schraubenfedern durch Gummifedern lärmreduzierend aus. "Die Entwicklung schreitet jedoch ständig fort", so Michael John. "Zur Zeit arbeiten wir am Prototypen einer kombinierter Klotz-Scheibenbremse, von der wir uns eine höhere Lebensdauer und einen geringeren Wartungsaufwand versprechen."

Hintergrund

Lärmbonus zum Schutz der Umwelt

Der Lärm ist das grösste Umweltproblem der Eisenbahn. In einem Volkstentscheid stimmte die Schweizer Bevölkerung 1997 mit grosser Mehrheit für eine leisere Bahn. Die Regierung beschloss daraufhin ein umfassendes Lärmsanierungsprogramm: Bis zum Jahr 2015 soll die Lärmbelastung deutlich gesenkt werden.

Als Fördermassnahme für den Einsatz von lärmarmem Rollmaterial gewährt der Bund einen "Lärmbonus" bei den Trassenpreisen. Fahrzeuge ohne Grauguss-Bremssohle erhalten auf dem Schweizer Schienennetz eine Rückerstattung, die die Mehrkosten für die Anschaffung und Wartung der Kunststoff-Bremssohlen kompensieren soll. Gefördert wird auch die Lärmsanierung bereits bestehender Güterwagen. Die Lärmemissionen sollen direkt an der Quelle, d.h. am Bahnwagen, durch Kunststoffbremsen reduziert werden. Das Lärmsanierungsprogramm ist beschränkt auf Wagen im Eigentum von Schweizer Unternehmungen oder die bei Schweizer Bahnunternehmungen eingestellt sind. Eine weitere Voraussetzung ist eine Laufleistung der Wagen von mindestens 2.000 km pro Jahr.

Lärmarme Hupac Wagen

	Gesamt	Davon mit K-Sohle	%
Eigene Wagen UKV	2.902	1.890	65
Eigene Wagen Rola	405	405	100
Eigene Wagen Gesamt	3.307	2.295	69
Angemietete Wagen	712	0	0
Total	4.019		

Knapp 70% der Hupac Wagen sind mit der lärmindernden Kunststoff-Bremssohle ausgerüstet. Rund 1000 Wagen werden in den kommenden Jahren saniert.

bis 2015 vor. Finanziert wird das Programm durch Einnahmen der Treibstoffsteuer. "Am effektivsten ist es, wenn die Entstehung von Lärm gleich an der Quelle verhindert wird", führt Michael John aus. "Allgemein gilt, dass Massnahmen am Fahrzeug 8 bis 10 mal wirksamer sind als Massnahmen an der Infrastruktur wie beispielweise Schallschutzwände." Hupac nimmt eine Vorreiterrolle bei der Entwicklung und Implementierung der Flüsterbremse ein. Die Betriebserprobungen der Hupac Wagen laufen seit Jahren. Sie werden bei grösseren Wagenserien mit hoher Laufleistung in Shuttle-Kompositionen und unter starker Belastung auf den anspruchsvollen transalpinen Strecken durchgeführt. Dadurch entstehen gute Voraussetzungen für das frühzeitige Erkennen von Schwachstellen und die rasche technische und wirtschaftliche Optimierung der neu entwickelten Bremssohlen. "Die gewonnenen Erkenntnisse stehen auch anderen Wagenbesitzern und Bahnunterneh-

Nachgefragt

Wie weit ist Hupac mit der Lärmsanierung der Wagen?

Rund 2300 Hupac Wagen sind bereits lärmarm; weitere 1000 Wagen werden in den nächsten Jahren saniert. Zur Zeit nehmen wir eine Klassifizierung der verschiedenen Wagentypen vor. Bis Ende 2006 werden verschiedene Prototypen entwickelt, getestet und zur Serienreife geführt. 2007 beginnen wir mit der Umrüstung im Rahmen der normalen Wartung. Die vollständige Sanierung wird länger dauern als angestrebt, denn wir müssen revisionsintegriert vorgehen. Eine Sanierung ausserhalb der



Michael John
Leiter Rollmaterial

planmässigen Wartung ist kostenintensiver und verursacht betriebliche Probleme wegen des Ausfalls der Wagen.

Was bringt die TSI Noise?

Für Neubauwagen gelten zukünftig für alle die gleichen Bedingungen hinsichtlich der Einhaltung von Lärmgrenzwerten. Die "technischen Spezifikationen für die Interoperabilität" definieren verbindliche Standards für Schienenfahrzeuge, um für einheitliche Bedingungen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zu sorgen. Die TSI Noise sorgt für einheitliche Voraussetzungen im umweltsensiblen Bereich des Lärmschutzes.

Deckt der von der Schweizer Bundesregierung gewährte Lärmbonus die Mehrkosten für den Einsatz der lärmindernden K-Sohle?

Die Hupac Züge verkehren zumeist auf langen internationalen Strecken. Nur ein kleiner Anteil der Strecke verläuft auf dem Schweizer Netz und ist somit beitragsberechtigt. Dazu kommt die enorme Belastung der Bremsen auf den transalpinen Strecken: die schweren Güterzüge müssen bei jeder Fahrt eine Höhendifferenz von 1000 Metern überwinden. Das verringert die Lebensdauer der Bremsen. Der gewährte Lärmbonus ist nicht ausreichend, um



Bernhard Kunz
Direktor der Hupac Gruppe

die Mehrkosten zu decken.

Wie könnte ein alternatives Konzept aussehen?

Zum einen müssen Wege gefunden werden, um die Kosten der K-Sohle zu verringern. Hier sind die Hersteller europaweit gefragt. Wir erwarten, dass durch die Einführung der TSI-Noise-Norm Bewegung in den Markt gerät. Zum anderen wäre zu erwägen, ob auch die EU eine Trassenpreisdifferenzierung zugunsten lärmarmem Rollmaterial einführen könnte. Unsere Züge fahren bereits heute quer durch Europa auf leisen Sohlen. Davon profitieren alle.

Schweizer Beitrag zu Europas Bahnzukunft

“Güterzüge sollen in Zukunft ähnlich frei durch Europa fahren können wie Lastwagen – ohne Wechsel der Lokomotiven und Lokführer und organisatorische Systembrüche an den Landesgrenzen.”

Europas Transportmarkt ist im Umbruch. Die Globalisierung und die Erweiterung Europas nach Osten führen zu einem Ansteigen der Transportströme im neu entstehenden Wirtschaftsraum. Transitländer wie Deutschland oder die Schweiz sind

und die Stromversorgung, und damit vierzig Prozent der Produktionskosten der kleinen Mitbewerber. Der Wettbewerb auf dem Nord-Süd-Korridor durch die Schweiz zeigt schon nach kurzer Zeit positive Ergebnisse. Nirgendwo in Europa wächst der Schienengüterverkehr schneller – und der kombinierte Verkehr gewinnt mit zweistelligen Zuwachsraten erstmals in den letzten 50 Jahren Marktanteile von der Strasse zurück. Dazu tragen die Zuverlässigkeit und die tieferen Kosten der durchgehenden Traktion bei. Es ist zu hoffen, dass der Erfolg positiv auf die Marktöffnung in ganz Europa ausstrahlen und die

wichtigste Voraussetzung für den Erfolg. Im geöffneten Markt weht ein rauer Wind – für ein Staatsunternehmen eher ungewohnt. Die engen Margen erlauben nur eine geringe Fehler-toleranz – und profitables Wachstum ist Voraussetzung für ein Überleben. Für den dauerhaften Erfolg kann künftig eine breitere Abstützung von SBB Cargo als Schweizer Unternehmen sinnvoll werden.

Hupac fordert weitere Marktöffnung

Hupac hat 2005 mit einem Wachstum von 15,9 Prozent erstmals die Schallmauer von einer halben Million Sendungen übertroffen. Dank



davon betroffen. Der Warenstrom durch die Schweizer Alpen hat in den letzten zehn Jahren um fünfzig Prozent zugenommen – die jährlichen Wachstumsraten lagen mit vier Prozent doppelt so hoch wie ehemals prognostiziert. Die hohe Gütermobilität setzt die Verkehrsinfrastruktur unter Druck. Auf lange Distanzen ist die Schiene – vor allem mit dem kombinierten Verkehr – sowohl wirtschaftlich als auch unter Umweltaspekten die sinnvolle Option für die Bewältigung des künftigen Wachstums der Transitströme. Die berechtigten Hoffnungen ruhen auf der Öffnung des Schienenmarktes. Güterzüge sollen in Zukunft ähnlich frei durch Europa fahren können wie Lastwagen – ohne Wechsel der Lokomotiven und Lokführer und organisatorische Systembrüche an den Landesgrenzen.

Schweizer Pionierrolle bei der Marktöffnung Schiene

Der Wettbewerb zwischen verschiedenen Bahnen, die gemeinsam die gleiche Infrastruktur nutzen, verbessert die Produktivität und führt zu innovativeren Angeboten, die die Schiene gegenüber der Strasse wesentlich attraktiver machen. Seit 2005 ist der Nord-Süd-Güterkorridor Niederlande-Deutschland-Schweiz-Italien die erste Magistrale in Europa, in der sich ein wirklicher Schienenmarkt entwickelt hat. Auf dieser Achse stehen heute fünf Eisenbahnen mit durchgehender Traktion im Wettbewerb zueinander, ohne dass eine Bahn eine dominierende Position einnimmt.

Die anderen europäischen Schienenmärkte sind heute entweder noch abgeschottet (etwa nach oder durch Frankreich) oder erst in einem “embryonalen” Zustand – ein Zustand, in dem der ehemalige Staatsmonopolist achtzig bis neunzig Prozent Marktanteil hat, während sich einige kleine Mitbewerber den Rest teilen. Der dominierende Spieler kontrolliert in der Regel zudem die Infrastruktur

Politik anspornen wird, diese konsequent voranzutreiben.

SBB Cargo – Nummer zwei in Europa

Dass im Nord-Süd-Korridor Niederlande-Italien heute Wettbewerb herrscht, ist in erster Linie Schweizer Unternehmen zu verdanken. Als erstes ist hier SBB Cargo zu nennen. Mit der Internationalisierung ihres Angebots über den Aufbau von operativen Tochterfirmen in Deutschland und Italien hat sie als erste der Staatsbahnen im transalpinen Verkehr die durchgehende Traktion möglich gemacht. Für die ehemalige Transitbahn SBB Cargo war das eine Überlebensfrage – mit der durchgehenden Traktion wird es bald keine “Transitbahnen” mehr brauchen. Aber auch Hupac als führender unabhängiger intermodaler Operateur in Europa hat wesentlich zur Marktöffnung beigetragen. Das Unternehmen hat mit der erstmaligen Ausschreibung eines Pakets von über 15.000 Ganzzügen pro Jahr auf dieser Achse in Verbindung mit hohen Qualitätsvorgaben und der Präferenz für die durchgehende Traktion die Marktöffnung gefördert.

Die beiden Schweizer Unternehmen SBB Cargo und Hupac haben sich dank ihrer Pionierrolle gut positioniert. SBB Cargo gehört heute zu Europas führenden Güterbahnen. Für den Erfolg im sich öffnenden Markt ist neben der absoluten Grösse vor allem die Dynamik ausschlaggebend. Kombiniert man beide Kriterien, so ist SBB Cargo heute klar die Nummer zwei im europäischen Schienenmarkt, hinter Railion, der deutschen Güterbahn, einem weiteren wichtigen Partner der Hupac. Nach Umsatz ist SBB Cargo zwar die Nummer vier, die zweit- und drittplatzierten Güterbahnen Frankreichs und Polens haben aber kaum Erfahrung in offenen Märkten. Mit der offensiven Strategie hat sich SBB Cargo vorne positioniert. Die Kunden schätzen das, weil sie eine Alternative brauchen. Das ist die

der letztjährigen Erweiterung des Umschlagsterminals Busto Arsizio-Gallarate nahe Mailand soll auch in den kommenden Jahren ein zweistelliges Wachstum möglich werden. Entscheidend werden jedoch die politischen Rahmenbedingungen sein. Der Weg der Marktöffnung im Bahngüterverkehr ist konsequent weiter zu gehen. Ein von den Bahnen und vom Eigner Bund unabhängiger Regulator muss dem Wettbewerb zum Durchbruch verhelfen. Weiter sind die Trassenpreise im Güterverkehr zu senken. Die Schweiz ist das einzige Land, in dem ein schwerer Güterzug wesentlich höhere Preise bezahlt als ein Schnellzug des Personenverkehrs – obwohl er eine geringere Priorität auf dem Netz hat. Bis zur Eröffnung der Gotthard-Neat werden in der Schweiz weiterhin Fördermittel für den kombinierten Verkehr erforderlich bleiben. Diese sind wie bisher degressiv auszugestalten – mit zusätzlichen Verlagerungsvolumen sollen sie laufend sinken. Anzustreben ist, nach Inbetriebnahme der Flachbahnstrecke ab dem Jahre 2017 und mit reformierten Trassenpreisen ganz ohne staatliche Unterstützung auszukommen, zumal dann der erhöhte Aufwand wegfallen wird, den die Bergstrecke verursacht.

Politische Wünsche

Der Erfolg des kombinierten Verkehrs hängt auch von den Rahmenbedingungen ab. Die verkehrspolitischen Forderungen der Hupac im Überblick.

► Infrastruktur ausbauen

Mit der NEAT entsteht im Herzen Europas modernste Eisenbahninfrastruktur. Die gewaltigen Investitionen rechnen sich nur, wenn das gesamte System einen Qualitätssprung vollzieht. Der Ausbau der Zufahrtslinien in der Schweiz, in Deutschland und Italien ist unabdingbar, ebenso die Vorhaltung von ausreichenden Terminalkapazitäten.

► Marktköffnung Schiene vorantreiben

Mit der Bahnreform 2 ist ein aktiver Regulator zu schaffen, der die Marktöffnung vorantreibt – vergleichbar mit der Comcom im Telekomsektor.

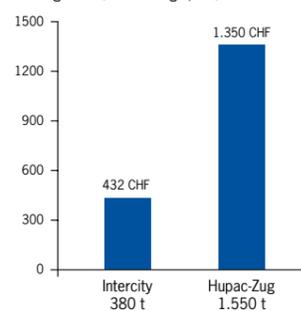
► Trassenpreis-Reform

Das Trassenpreissystem muss korrigiert werden – es ist nicht korrekt, dass ein Hupac Zug dreimal so stark belastet wird wie ein Intercity-Zug.

► Förderung des kombinierten Verkehrs 2011-2017

Das für 2006 erwartete Schweizer Güterverkehrsverlagerungsgesetz soll die finanzielle Förderung der Transit-Verlagerung von 2011 bis zur Inbetriebnahme der NEAT sichern. Die Zuschüsse müssen in der heutigen Grössenordnung bleiben. Das Prinzip der degressiven Förderung ist beizubehalten; es zwingt alle Partner der Transportkette zur Erhöhung der Produktivität.

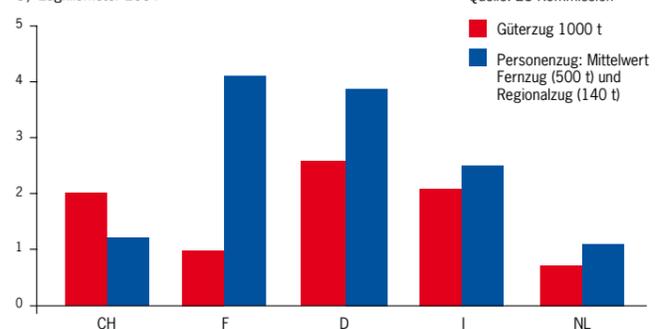
Grundgebühr (ohne Energie, DB)



Trassenpreise auf der Strecke Basel-Chiasso.

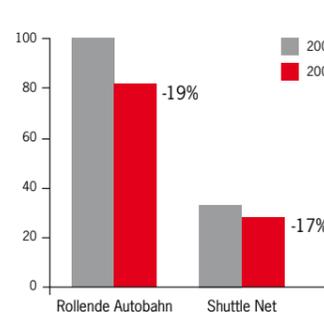
Ein Güterzug der Hupac zahlt dreimal mehr als ein Personenzug und hat keine Priorität.

€/ Zugkilometer 2004



Teure Trasse: In der Schweiz sind die Trassenpreise für den Güterverkehr höher als für den Personenverkehr.

Pro Sendungskilometer in der Schweiz, indiziert; Rollende Autobahn 2004 = 100



Fördermittel 2004/2005 für Shuttle Net und Rollende Autobahn.

Die Rollende Autobahn erfordert dreimal mehr Fördermittel als der UKV. Von 2001 bis 2005 sank die KV-Förderung um 30%.

dialog Coupon senden an Fax +41 91 6952801

Bitte senden Sie mir Moving regelmässig zu.

Name _____
 Unternehmen _____
 Strasse _____
 PLZ/Ort _____
 Tel. _____ Fax _____
 E-mail _____

Bitte senden Sie mir Moving in italienisch deutsch englisch

moving

impressum

solutions for intermodal logistics

Hupac AG
 Viale R. Manzoni 6
 CH-6830 Chiasso
 Tel. +41 91 6952800
 Fax +41 91 6952801
 E-mail: info@hupac.ch

Redaktion: Irmtraut Tonndorf
 Fotos: Tolini, Arndt
 Layout: Sestosenso srl

HUPAC