

Verkehrswachstum trotz schwacher Betriebsqualität im Bahnnetz

Chiasso, 29.7.2014 Im ersten Semester 2014 verzeichnete der Schweizer Kombi-Operateur Hupac ein Verkehrswachstum von 3,8%. Bauarbeiten, Unfälle, technische Störungen und Streiks belasteten die Betriebsqualität im Bahnnetz.

Verkehrsentwicklung

Im ersten Halbjahr 2014 beförderte der Schweizer Kombi-Operateur Hupac 339.725 Strassensendungen im unbegleiteten Kombinierten Verkehr quer durch Europa. Das entspricht einem Zuwachs von 3,8% gegenüber dem gleichen Zeitraum im Vorjahr. Die Verkehrsentwicklung der Hupac spiegelt die wirtschaftliche Situation in Europa wider: Die Konjunktur ist weiterhin schwach, und der Gütertausch insbesondere mit Italien bewegt sich auf einem relativ niedrigen Niveau. „Im ersten Semester 2014 haben wir unsere Budgetziele knapp erreicht“, stellt Direktor Bernhard Kunz fest. Per Jahresende rechnet Hupac mit einer weiterhin stabilen Nachfragesituation.

Betriebsqualität im Bahnnetz

Sorgen dagegen bereitet die Betriebsqualität im Bahnnetz. Auf allen Verkehrsachsen sank die Pünktlichkeit gegenüber 2013, wenn auch in unterschiedlichem Ausmass. Die ungenügende Betriebsqualität im Bahnnetz ist ein Killerfaktor für die Verkehrsverlagerung. „In der Logistik gelten Pünktlichkeitsziele von weit über 90%“, hebt Hupac Direktor Bernhard Kunz hervor. „Wenn das Bahnsystem nicht Gegensteuer gibt, koppeln wir uns vom Markt ab und verfehlen die Verlagerungsziele“.

Nicht nur die Kundenzufriedenheit, sondern auch die Wirtschaftlichkeit des Kombinierten Verkehrs leidet unter der mangelhaften Qualität. Jeder Güterzug, der auf dem Abstellgleis auf die Weiterfahrt wartet, vergeudet das Produktivitätspotenzial der eingesetzten Ressourcen wie Personal, Loks, Bahnwagen, Lkw und Umschlaganlagen. Die Kosten belasten das Gesamtsystem und behindern die Marktentwicklung des Schienengüterverkehrs.

Strategisches Ziel: mindestens 90% Pünktlichkeit

Hupac hält an ihrem strategischen Ziel einer Pünktlichkeit von mindestens 90% fest und investiert, um die Konsequenzen für die Kunden so gering wie möglich zu halten. Gründe für die Verspätungen sind Unfälle und technische Störungen im Bahnnetz, planmässigen Bauarbeiten mit Umleitungsverkehr, Streiks, Ressourcenengpässe bei den Bahnunternehmen und Probleme in den Terminals.

Kundenfreundliches Infrastrukturmanagement gefordert

Dass Betriebsstörungen im Netz zu massiven Qualitätsproblemen führen, ist auf die regulatorischen Rahmenbedingungen zurückzuführen. Die bestehende Prioritätenordnung weist dem Güterverkehr in vielen Ländern die letzte Priorität im Netz zu. Bei Störungen entstehen stunden- und in Einzelfällen tagelange Verspätungen. Doch auch der Güterverkehr ist auf die Einhaltung der Fahrpläne angewiesen. Kunz: „Der Güterverkehr wird häufig noch als Störfaktor und nicht als millionenschwerer Kunde mit Zukunftspotenzial angesehen. Diese Entwicklung läuft in die falsche Richtung, zumal überall in Europa die Trassenpreise

steigen. Hier sind die Infrastrukturdivisionen gefordert, auch für den Güterverkehr mehr Marktnähe zu demonstrieren.“

Ein Lösungsansatz sind Entschädigungen bei Verspätungen, wie man sie aus dem Schienenpersonenverkehr und dem Luftverkehr kennt: Verspätungen, die durch die Bahninfrastruktur ausgelöst werden, sind diesem Bereich auch anzulasten. „Wenn alle Player der Logistikkette Mitverantwortung tragen, können wir gemeinsam ein attraktives Produkt anbieten und die Verkehrsverlagerung vorantreiben“, so Kunz.

Verkehrsentwicklung im 1. Halbjahr 2014	Januar-Juni 2014	Januar-Juni 2013	in %
Anzahl Strassensendungen			
Transalpin via CH	198.338	189.716	4,5
Transalpin via A	25.777	26.978	- 4,5
Transalpin via F	1.824	1.385	31,7
Gesamt transalpin	225.939	218.079	3,6
Import/Export CH	33.115	33.368	- 0,8
National CH	1.628	1.667	- 2,3
Andere Verkehre	79.043	74.252	6,5
Gesamt nicht-transalpin	113.786	109.287	4,1
Gesamt	339.725	327.366	3,8

Weitere Informationen: Irmtraut Tonndorf Director Communications
Tel. +41 91 6952936 itonndorf@hupac.ch