



Turbulente Zeiten für den Schienengüterverkehr! Welche Massnahmen können stabilisierend wirken?

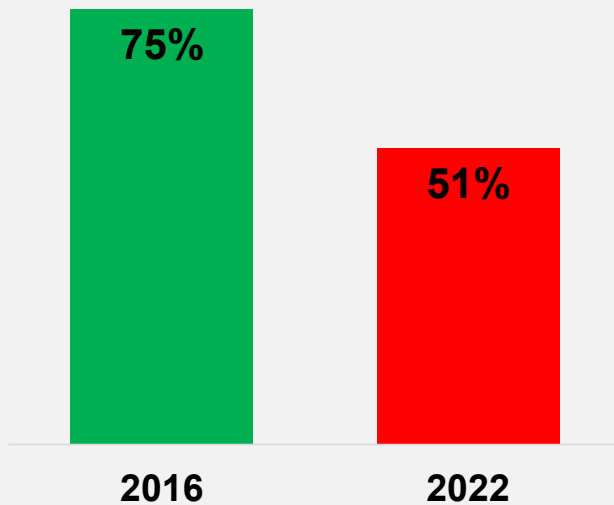
Bahnjournalisten Schweiz – Fachtagung MuttENZ 16.9.2024
Bernhard Kunz – VR Mitglied Hupac



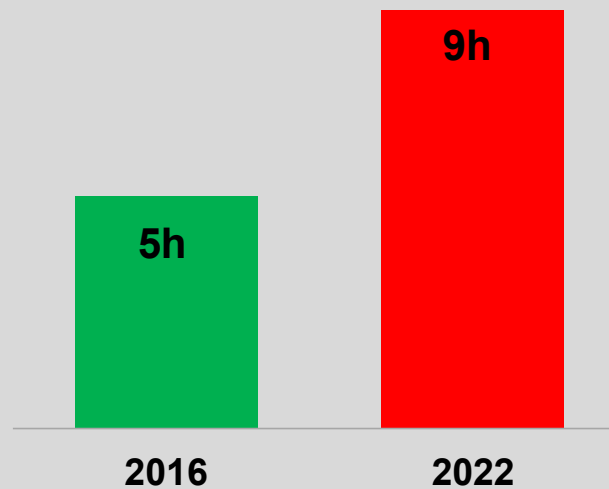
Stabilität auf Nord-Süd Korridor ist Voraussetzung für eine effiziente Verkehrsverlagerung

Situation vor/nach Rastatt-Unfall 2017

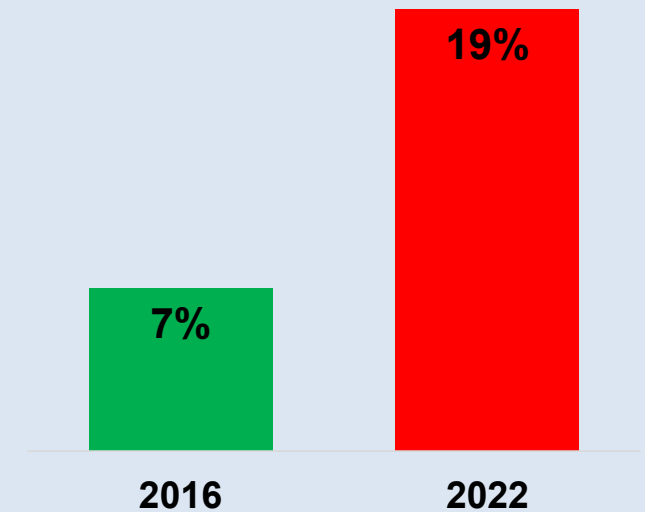
Pünktlichkeit der transalpinen Hupac-Züge (Verspätung < 1h)



Durchschnittliche Ankunftsverspätung der transalpinen Hupac-Züge im Süden

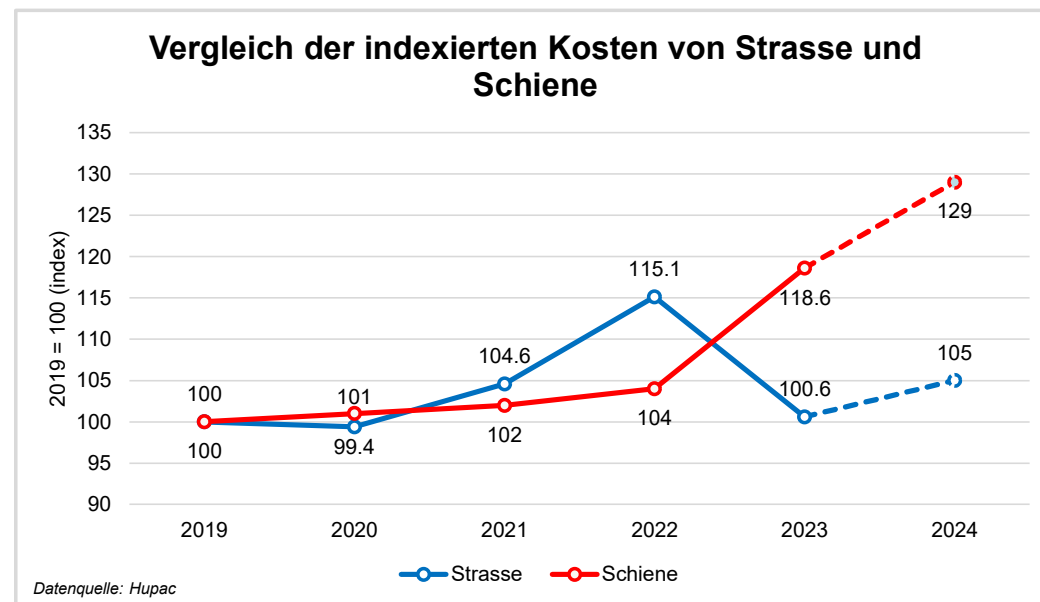
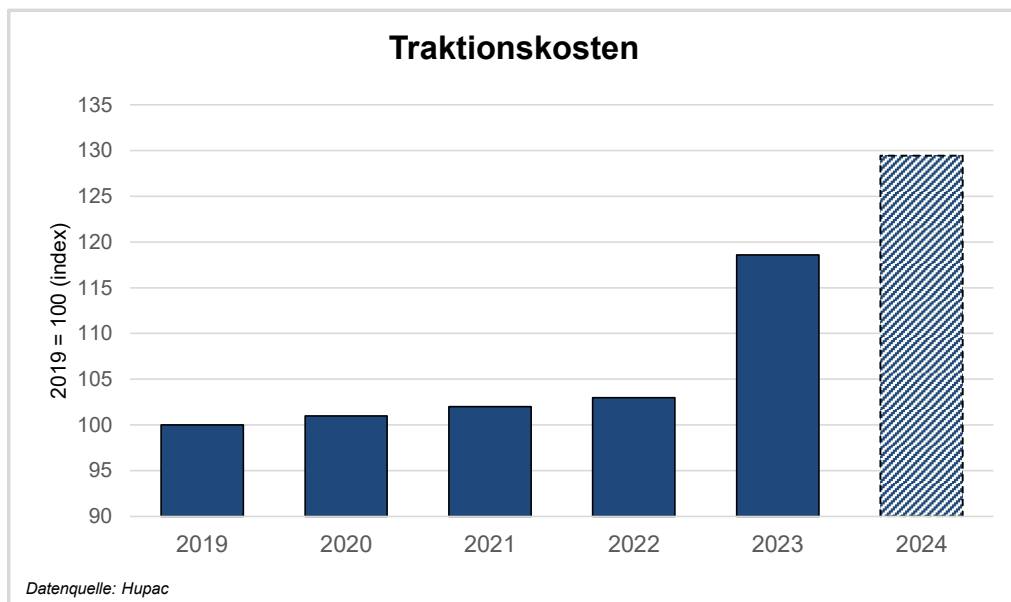


Zugsausfälle gegenüber Planung



Steigende Kosten bei sinkender Qualität im UKV

Toxische Wirkung von Kostensteigerungen bei schwacher Nachfrage mit sinkenden Strassentransport-Preisen



Durchschnittskosten pro Zug

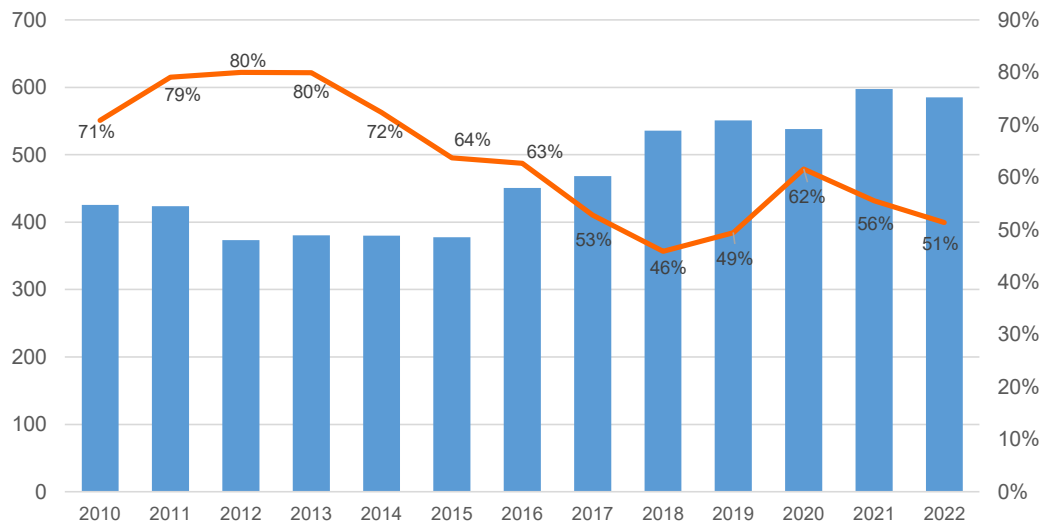
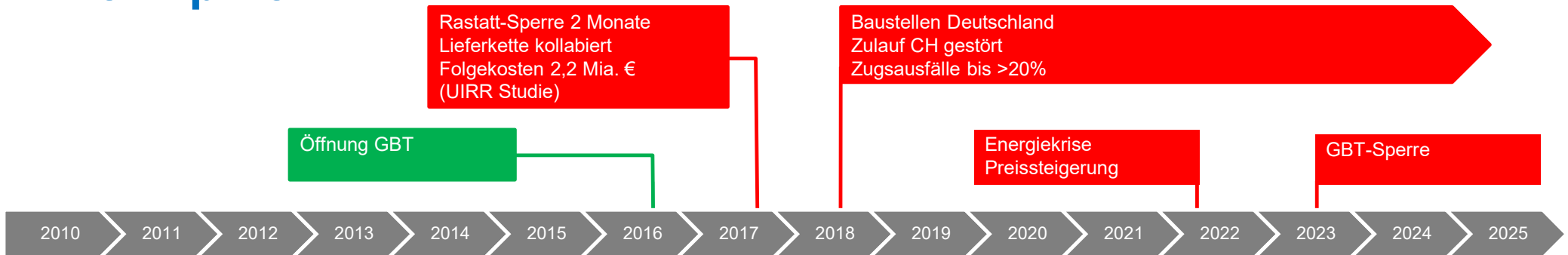
EVU haben im Jahr 2023 neben den Energiekostensteigerungen weitere Kostensteigerungen durchgesetzt. In der Spitze gab es Preissteigerungen von 30% (DB C). Für 2024 folgt eine weitere Verteuerung für den KV.

2021-2022: Die starke Nachfrage nach KV-Transporten konnte wegen Ressourcenmangel und intensiver Bautätigkeit mit fehlender Umleitungskapazität nicht befriedigt werden.

2023: Der starke Preisanstieg für Traktion bei gleichzeitiger Rezession führt neben dem Nachfragerückgang zu Rückverlagerungen auf die Strasse.

2024: Wesentliche Preissteigerungen sind angekündigt: + 10% für die Schiene, + 5% für die Strasse

Verlagerung unter Druck: fehlende Stabilität auf dem Korridor Rhine-Alpine



Unser Ziel: 90 Prozent Pünktlichkeit

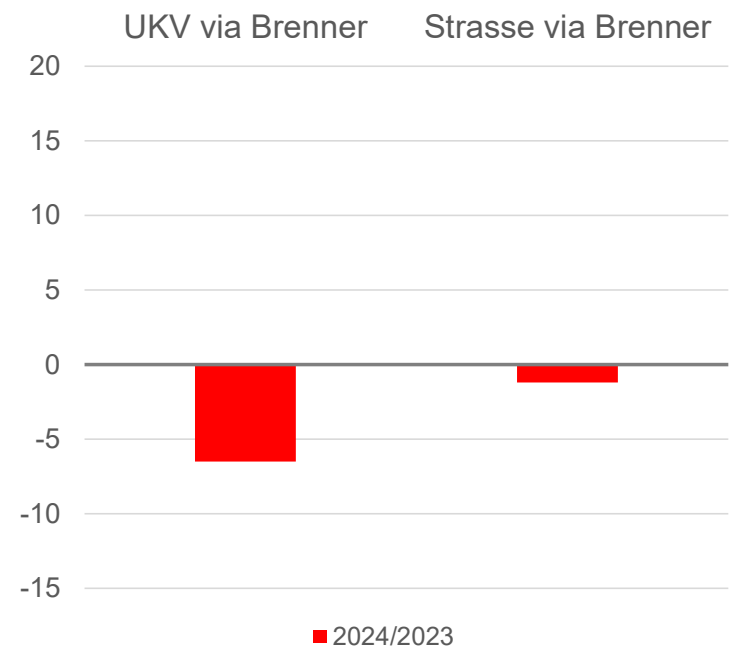
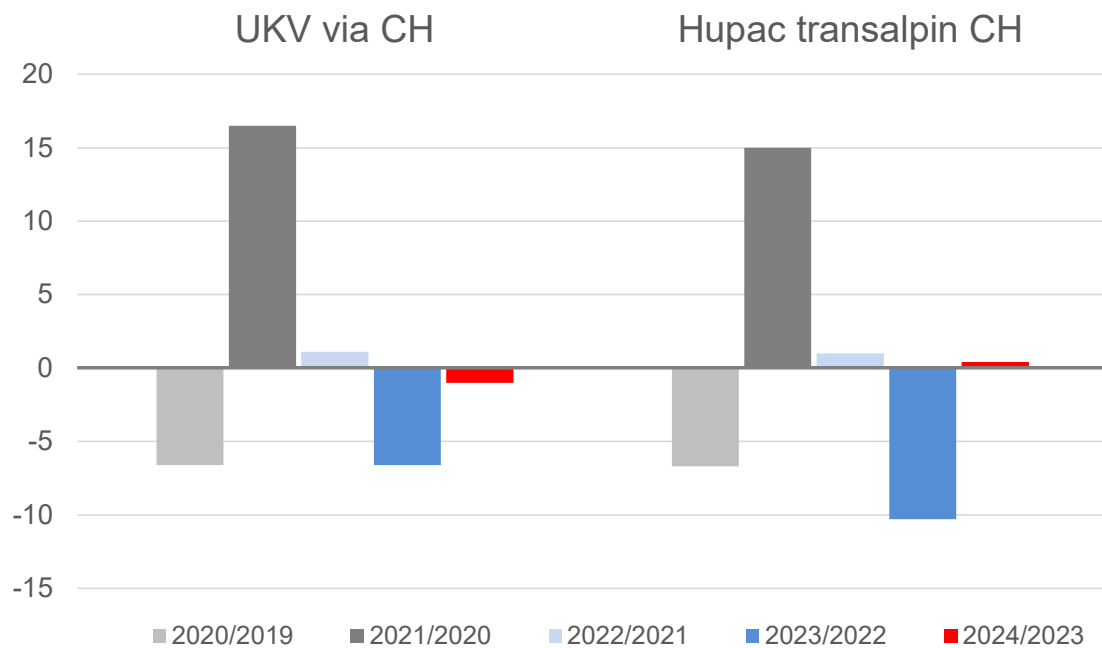
Qualität und Zuverlässigkeit sind wesentliche Faktoren für die Marktfähigkeit des Kombinierten Verkehrs.

- Die Folgen des Qualitätsmangels:**
- > Mehrkosten für alle Akteure der Transportkette
 - > Sinkende Attraktivität des KV

■ Transalpine Sendungen in 1000
 — Qualität ZugE < 1h Verspätung

Entwicklung des transalpinen UKV im 1. Semester

Veränderungen in %



Daten 2024: indikative Marktschätzung

Verlagerungsbericht 2023

Themen:

1. Puffergleise für KV-Züge im Norden und Süden des GBT / LS



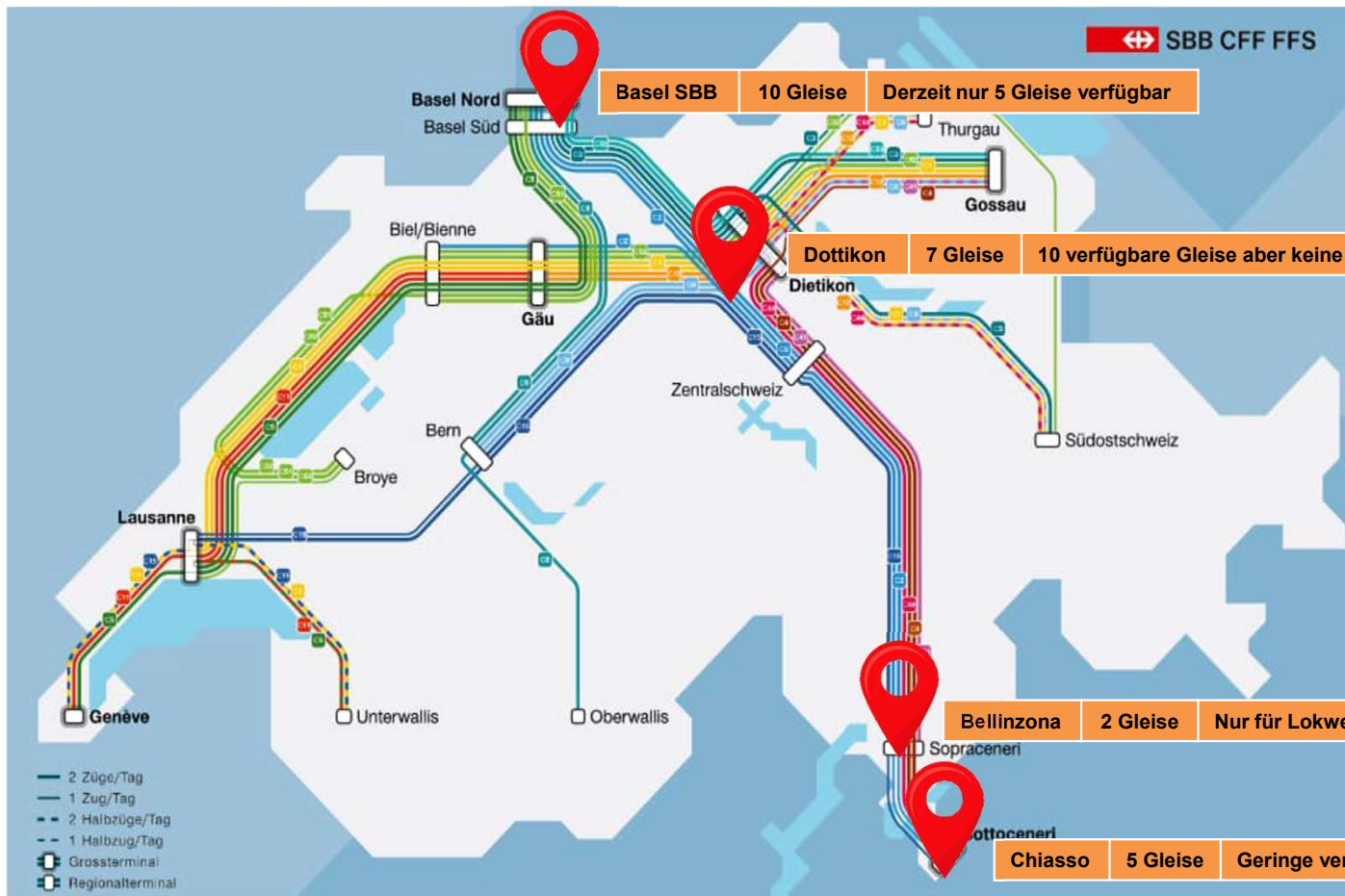
2. Linksrheinischer Ausbau >> Alternative zu Baustellen und Qualitätsdefizite in Deutschland



**3. Wirkungsorientierter Fördermitteleinsatz
(Zusätzliche Mittel auf mittleren Distanzen)**

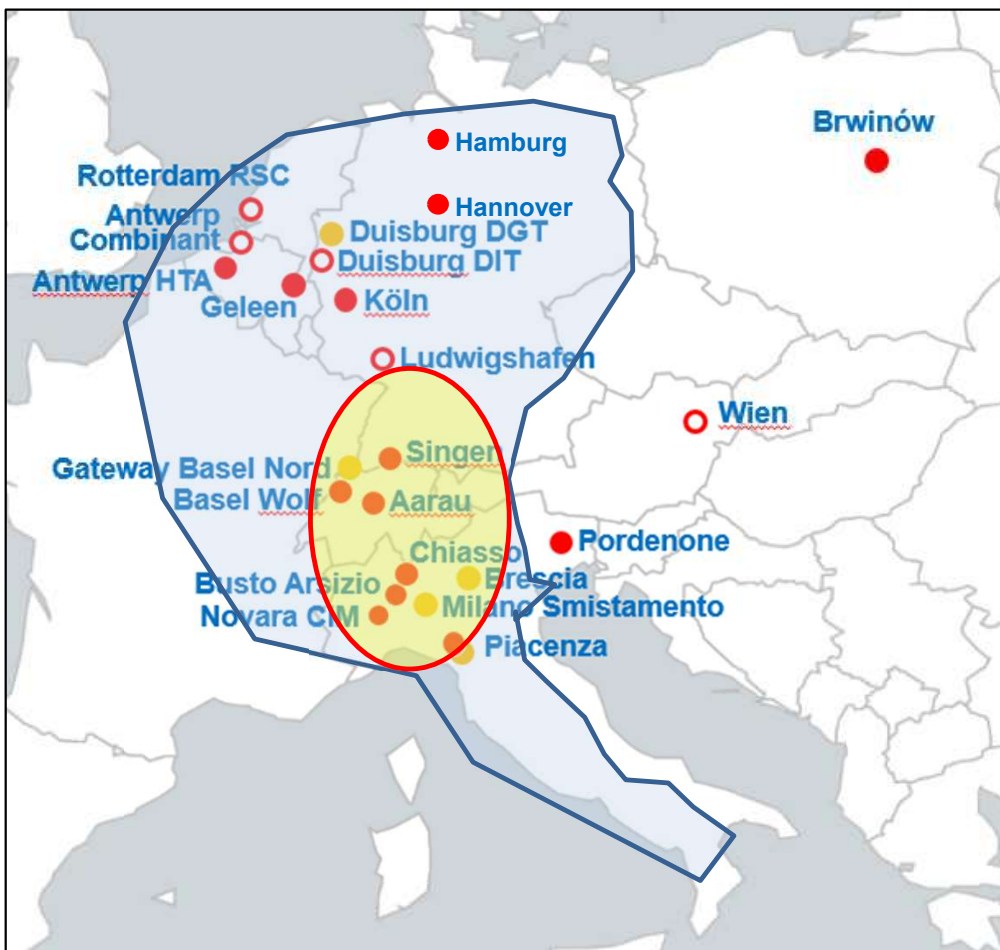


Rhine-Alpine-Korridor: Pufferanlagen zur Stabilisierung des Systems



Dedizierte Abstellkapazitäten (740 m) entlang des Rhine-Alpine-Korridors sind unabdingbar, um das System zu stabilisieren!
Auch Deutschland sollte sich beteiligen: Offenburg oder Karlsruhe?

KV-Förderung auf kurzen Distanzen: nicht auf Kosten der KV-Relationen > 500 km



Verlagerungsbericht 23:
Der Bundesrat passt Artikel 15 GüTV an, um den alpenquerenden Verkehr über kurze Distanzen gezielter zu fördern. Um die Massnahme haushaltsneutral umzusetzen, sollen die Abgeltungen für Angebote über lange Distanzen in den nächsten Jahren stärker gekürzt werden.

Distanzen > 500 km

Die Verlagerung auf langen Distanzen von > 500 km ist sinnvoll und erfolgreich. Die qualitativen Probleme nördlich der CH gefährden dieses Ziel.

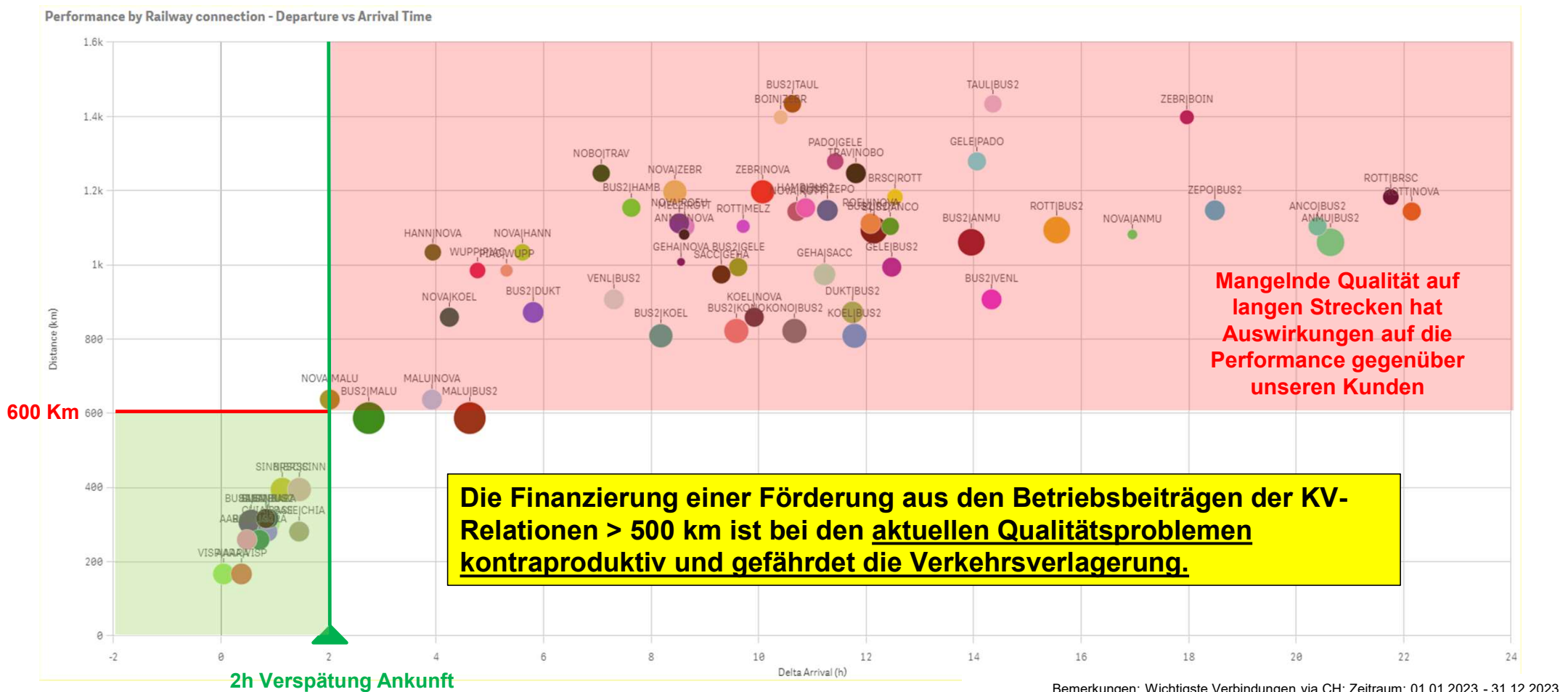
Distanzen < 500 km

Gemäss VB 21 besteht ein zusätzliches Verlagerungspotenzial von > 200'000 Strassensendungen.

Welche weiteren Massnahmen wären nötig?

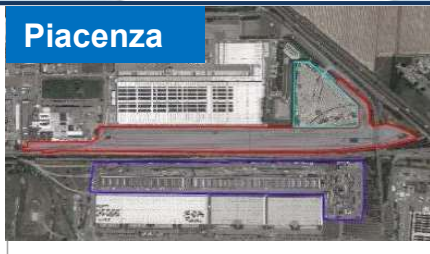
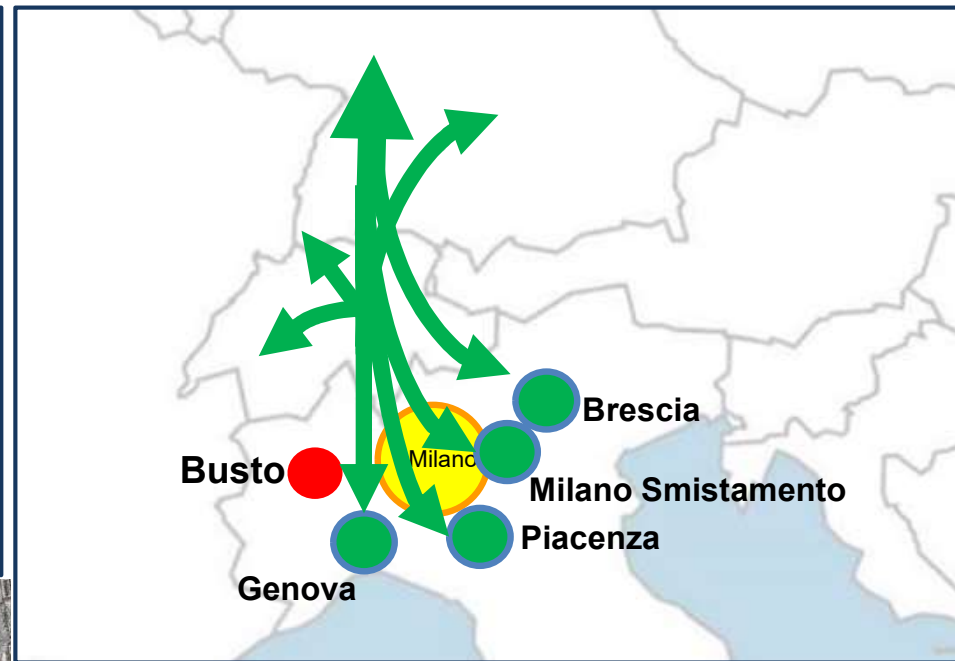
- a) Neue Süd-Terminals = höhere Attraktivität
- b) Weitere Fördermittel wären nötig, um die kurzen KV-Distanzen zu unterstützen. Dies aber, ohne lange KV-Relationen zu pönalisieren (Gefahr Rückverlagerung)!
- c) Singen – Schaffhausen – Zürich: TEN-T Parameter

KV-Förderung auf kurzen Distanzen darf nicht auf Kosten der KV-Relationen > 500 km erfolgen!



Verlagerungsbericht 2023: KV-Relationen < 500 km

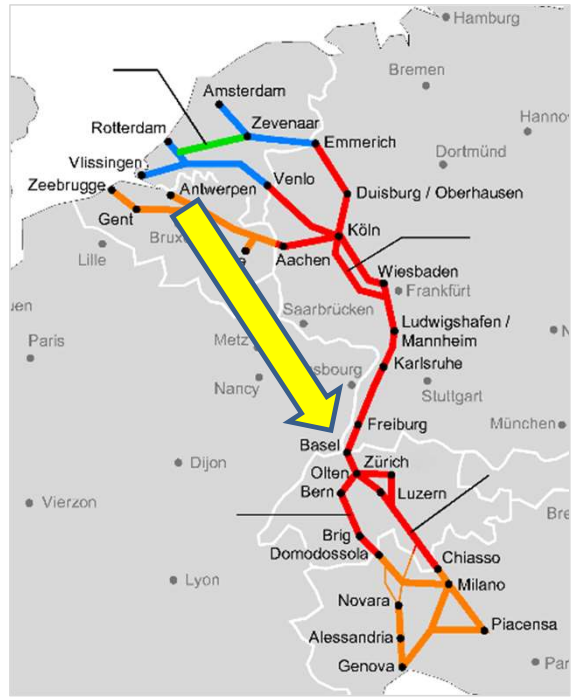
Neue Terminals im Süden - eine Chance für zusätzliche Verlagerung



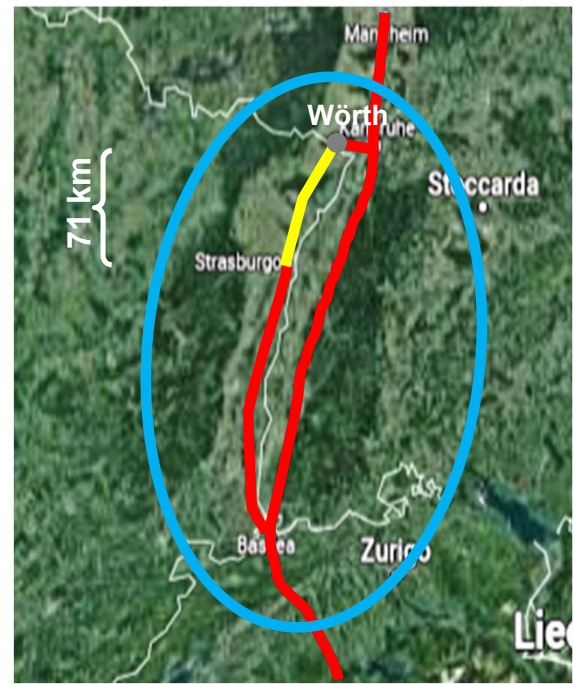
Motion 22.3000 vom 11.01.2022

Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Wörth-Strasbourg

A Ertüchtigung des Bahnkorridors Antwerpen-Metz-Basel



B Investition für Upgrade Wörth-Strasbourg: 500 Mio. CHF



Die Motion 22.3000 enthielt folgende Forderungen:

A) Die 2021 begonnenen Verhandlungen mit F und B über die Ertüchtigung der Bahnstrecke Antwerpen-Metz-Strasbourg (-Basel) sollen weitergeführt werden.
Langfristig nicht vor 2035

B) Der BR wird beauftragt, die erforderlichen Schritte zu veranlassen, damit das Nadelöhr des NEAT-Zubringers «südliche deutsche Rheintalstrecke» beseitigt wird. Dazu soll, gemeinsam mit F und D, die 71 km lange linksrheinische Bahnlinie Wörth-Strasbourg elektrifiziert und auf NEAT-Standard ausgebaut werden.
Die Verhandlungen mit F und D sind noch offen. Eine Zwischenlösung mit Dieseltraktion drängt sich ab Sommer 2024 auf!

Rastattsperrung August 2024: Alternative via Frankreich war ein Erfolg!

A Ertüchtigung des Bahnkorridors Antwerpen-Metz-Basel



- Drei Jahre hat sich die Branche auf einen alternativen Leitungsweg via Elsass vorbereitet und entsprechend investiert. Treibende Kräfte waren Hupac und SBB Cargo International im Interesse des KV-Alpentransit durch die Schweiz.
- Ziel war es, dem Markt während der Rastatt-Vollsperrung eine Alternative anzubieten und die KV-Lieferketten aufrechtzuerhalten.
- **Trotz eingeschränkter Kapazität und aufwendiger Dieseltraktion konnte die Branche rund 400 Güterzüge mit 4-Meter-Profil durch das Elsass führen. Über 16.000 Lastwagen mussten NICHT auf die Strasse ausweichen.**
- Die Verlader nördlich und südlich der Alpen haben die Initiative positiv bewertet.

B Investition für Upgrade Wörth-Strasbourg



FAZIT

- Der Korridor via Frankreich bietet Potential für die Stabilität im Bankverkehr.
- Der verspätete Ausbau der NEAT Zufahrtslinien in Deutschland bis 2042 kann mit der verstärkten Nutzung der Leitungswege via Frankreich teilkompensiert werden.
- Der Ausbau des «Korridors Antwerpen-Metz-Basel» und der «Umfahrung Wörth – Strasbourg» garantiert Stabilität für die nächsten Jahre garantieren.

Rastatt-Sperre August 2024: 400 Güterzüge durch das Elsass geschuttelt.



Facts

- > 3 Wochen Streckensperrung
- > 3 Jahre Vorbereitung
- > 2 Länder, 2 Infrastrukturen, 2 Sprachen
- > 100 km Umleitungsstrecke
- > 11 Diesellokomotiven
- > 80 Lokführer:innen
- > 24/7 Leitstellenbetrieb
- > 30.000 Schritte auf den Zählern der Rangierpersonale pro Nacht
- > Shuttle-Service für 10 verschiedene EVU



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.



Motion 22.3000 vom 11.01.2022

Ausbau des linksrheinischen Neat-Zubringers Wörth-Strasbourg

Es braucht dringend eine Übergangslösung für die linksrheinische Alternative!

- > Im Sommer 2024 wird die Rheintalbahn für weitere 4 Wochen wegen Bauarbeiten geschlossen sein.
- > Seit 2018 führen die Engpässe auf dem D-Schienennetz zu einer erhöhten Anzahl von «Zugsausfällen» (7% vor 2017 / nach 2022: 19% = 115'000 Strassensendungen pro Jahr).
- > Das fehlende Zugangebot wegen den Qualitätsproblemen gefährdet den Verlagerungsprozess.
- > Für den Sommer 2024 ist die Traktion mit Diesellokomotiven über die linksrheinische Strecke via Wörth vorgesehen. Dies würde sich als Alternative bis zur Fertigstellung des Ausbaus (Elektrifizierung / NEAT-Standard) via Wörth als **ÜBERGANGSLÖSUNG** anbieten!