



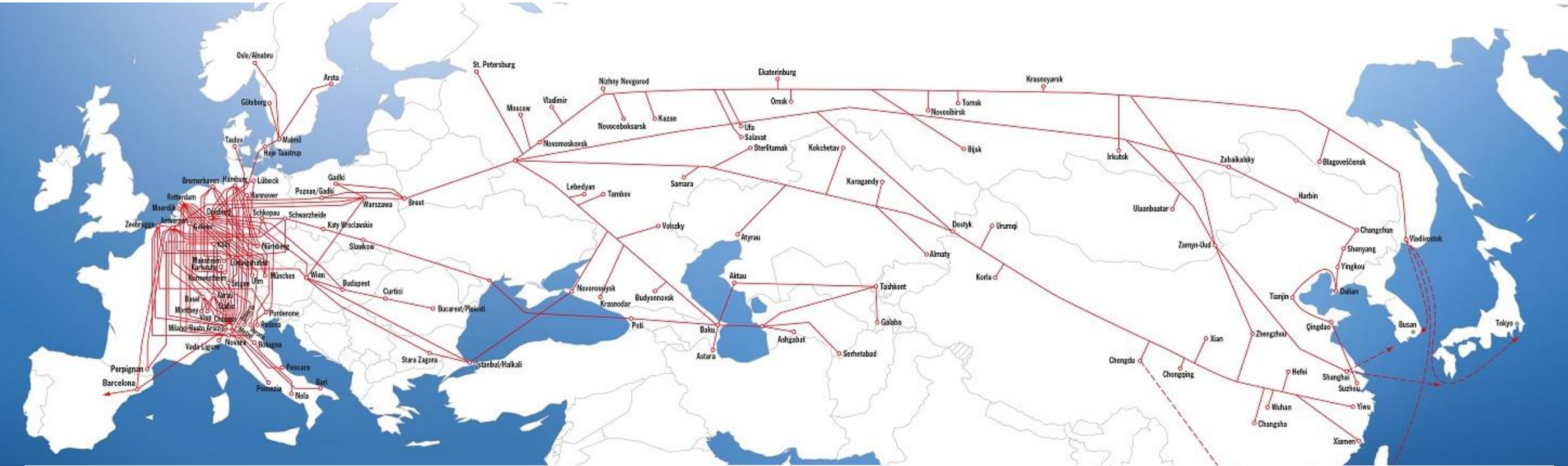
**+** Zukunft Schienengüterverkehr

**The Time is now!** *John Cena*

Michail Stahlhut, CEO Huapc SA  
16.11.2021



# We shape the future of intermodal transport



**Strassensendungen**  
auf die Schiene verlagert  
1.913.000 TEU

**Züge pro Tag**  
im Netzwerk  
der Hupac Gruppe

**Wagenmodule**  
für den Transport  
von Ladeeinheiten

**Lokomotiven**  
Linien- und  
Rangier-

**Ladeeinheiten**  
in den Terminals  
der Hupac Gruppe

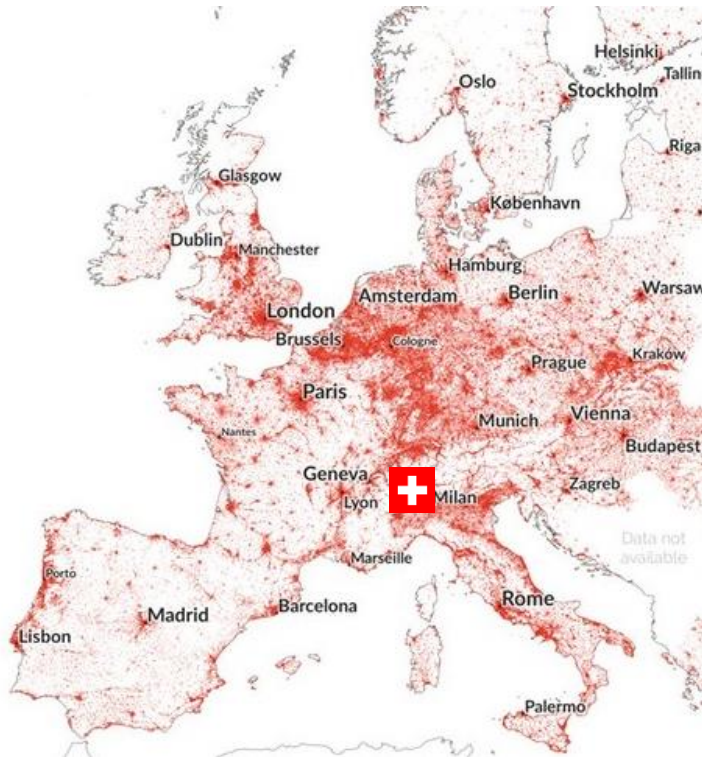
**Mitarbeitende**  
in den 23 Unternehmen  
der Hupac Gruppe

**Strassentruckings**  
durchgeführt für Kunden  
des Maritim-Sektors

# Die Versorgungsader der 500 Mrd €-GDP Zentren führt entlang der Blue Banana – BIS BARI!!!

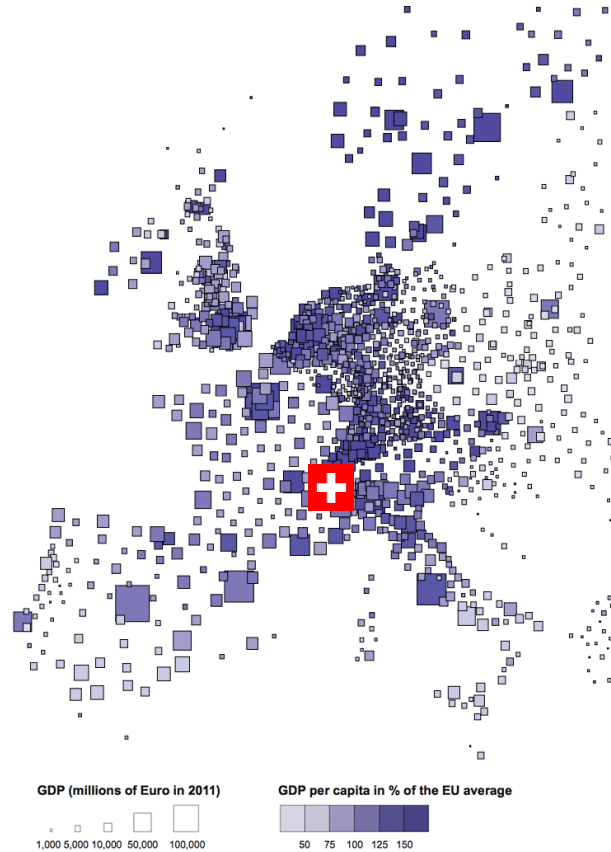
**+** Schweiz ist zentral für europäische Vernetzung.

Population density

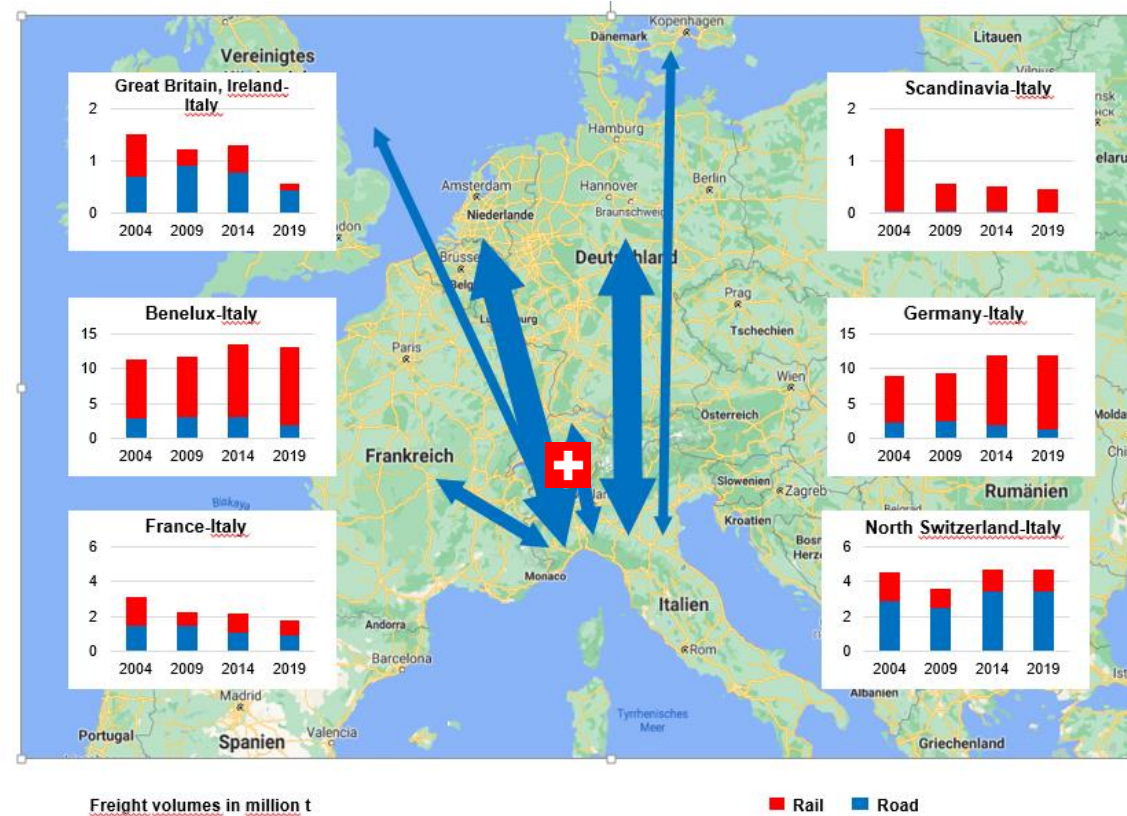


SOURCE: RFC 1

GdP



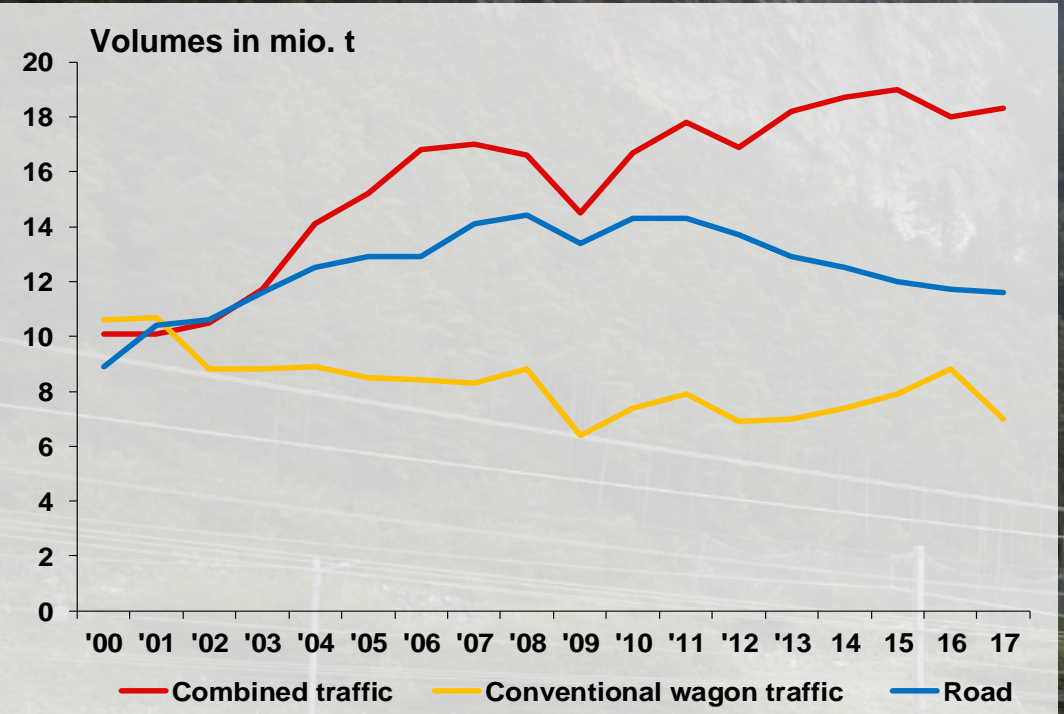
Transalpin via CH 2004-2019



# Der kombinierter Verkehr ist nicht nur im Alpen transit Motor für Verkehrsverlagerung und europ. Vernetzung.

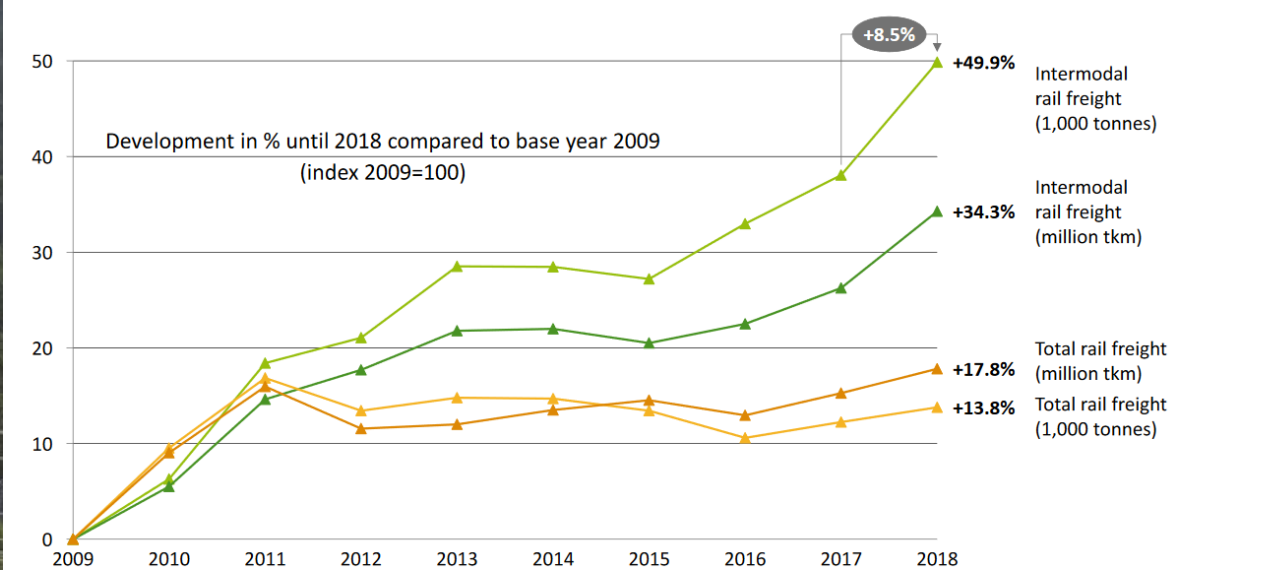


## Transalpine traffic via CH Rücknahme der Förderung schrittweise ab 2016-2030



## Anteil KV im europ. SGV Markt

Figure 5: Development of total rail freight performance vs. rail transport of goods in intermodal transport units in Europe (Index 2009 = 100)

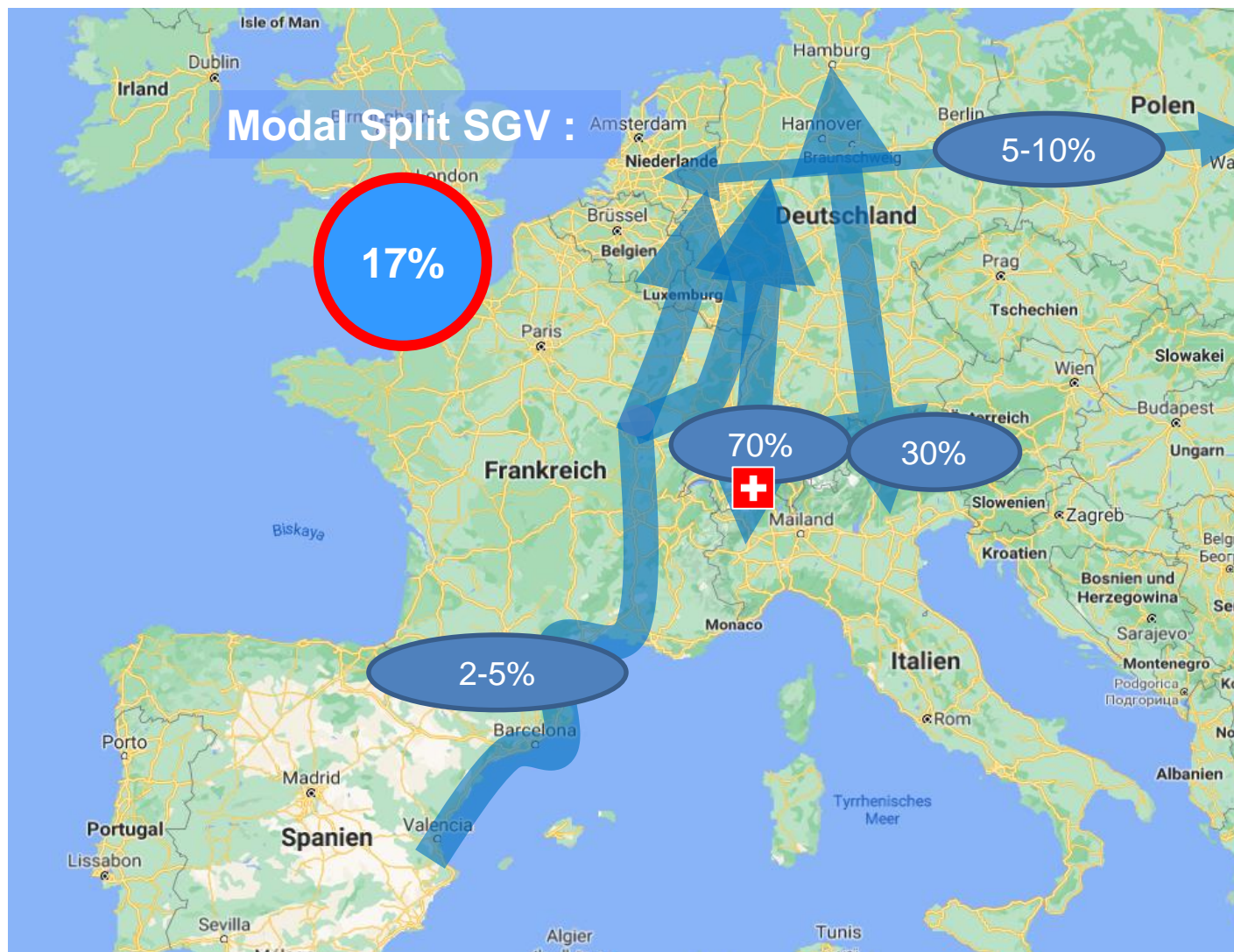


Source: Eurostat (2020), last database update by Eurostat: intermodal rail freight (rail\_go\_contwgt) 24 September 2020, total rail freight (rail\_go\_typeall) 25 September 2020.



# Grosses Marktpotenzial

Der Kombinierte Verkehr **KANN** bei der Verlagerung des Schwerlastverkehrs (von D-Autobahn A2, A5, A7) **der Motor sein.**



## Stärke KV

1. KV ist massentauglich
2. KV ist auf Hauptmagistralen fokussierbar, Lastmile = Strasse
3. Zu jeder Hauptmagistrale ist ein Infrabypass im System Schiene möglich!!
4. Stärken des jeweiligen Verkehrsträgers sind im KV nutzbar
5. Leichte und schwere Güter im Mix schaffen ein Zuglängenoptimum
  - 740m Zuglänge ermöglicht so eine optimierte Netznutzung
  - Bestes Payload (Zuglänge) ermöglicht gleichen Marktzugang

## Potentiale

- A2/Northsea Baltic ca. 4Mio LKW/a \*\*
- A5/RALP ca. 0.9 Mio LKW/a \*
- A7/ScandMed ca. 2.5 Mio LKW/a \*

# Schweiz ist Vorreiterin in Verlagerungspolitik in Europa

## Wie behalten wir diese Vorreiterrolle in nächsten 2 Jahrzehnten?



### Perspektivwechsel erforderlich:

- **Chance Europa: Impuls Italien**
- **Kapazität im gesamten Korridor**
- **Qualitätsmangel: Killerfaktor für mehr Verlagerung**
- **Green Deal/Klimaschutz → CO2-Kompensation, Trassenpreise**

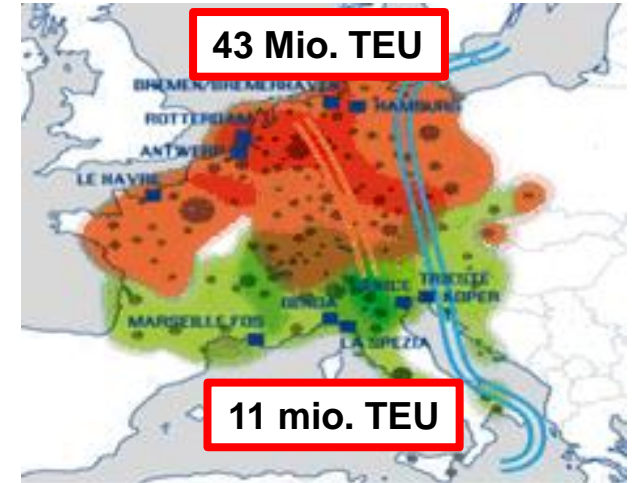
# Perspektivwechsel 1

## Italien investiert massiv in die Schiene.

### Ligurische Häfen als Motor



Heute



Morgen



# TEN-T Netz und die Corridoi in Italia

Perspektivwechsel 1



Der Recoveryfonds in ITALIEN (PNRR), wird gezielt in den Ausbau von Infrastrukturen zur Verbesserung der intermodalen Conectivity eingesetzt.

Das Management des Korridors, der «NEU» bis Bari läuft kenn m.E. nicht in Deutschland erfolgen

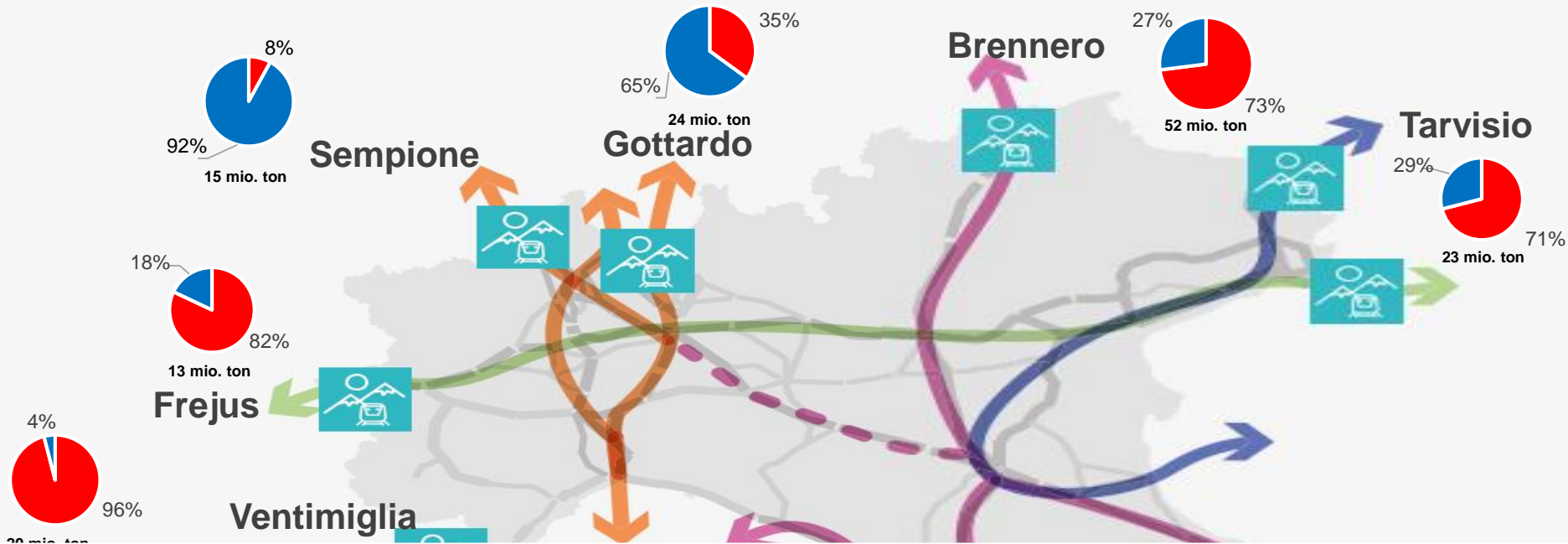


# Volumenanteile Schiene aus Italien nach Nord-EU weisen auf die Bedeutung des Südens hin.

Perspektivwechsel 1

- Strasse
- Schiene

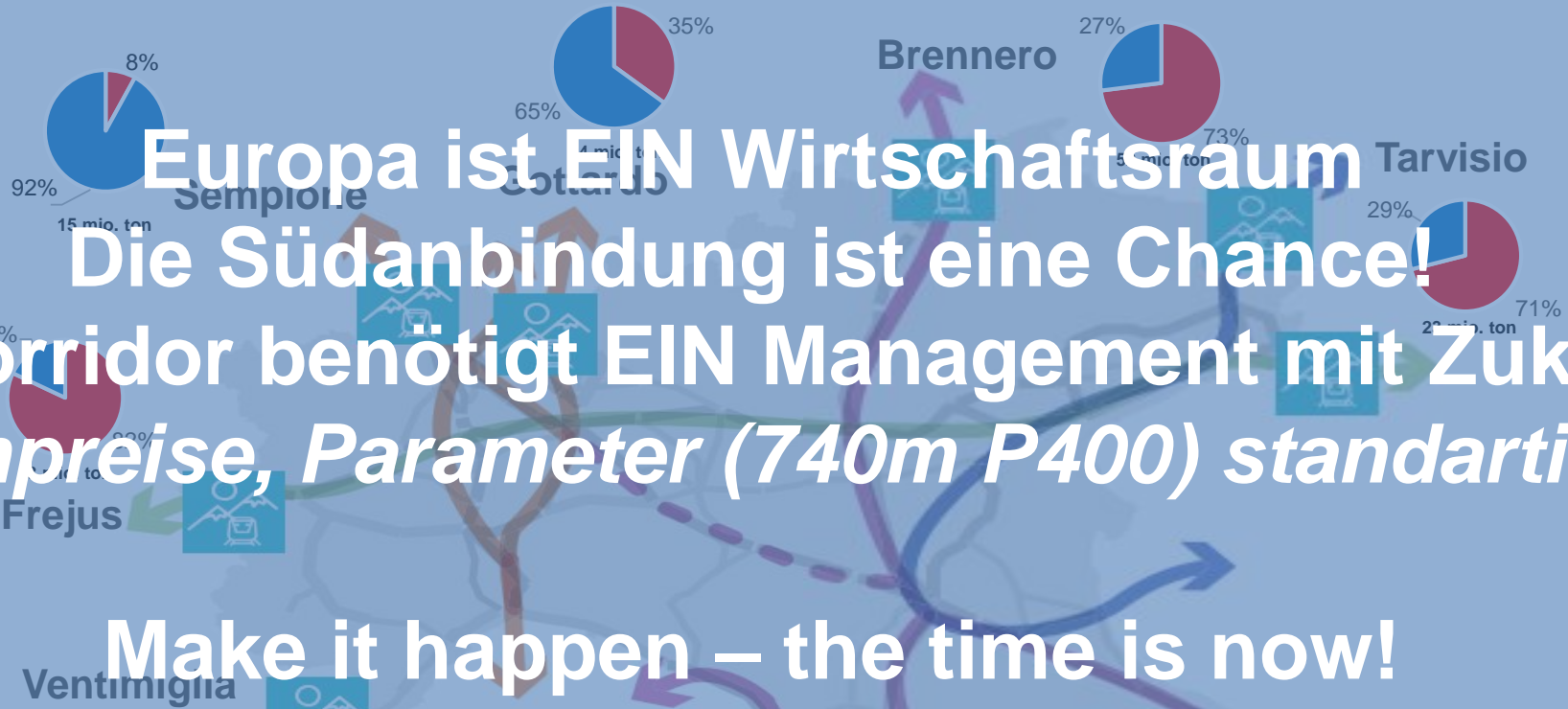
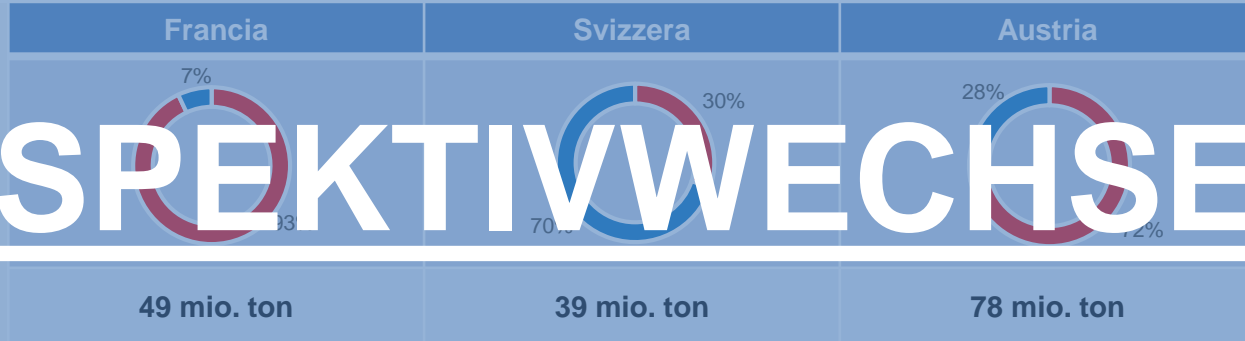
Francia	Svizzera	Austria
49 mio. ton	39 mio. ton	78 mio. ton



Die aktuelle Lebensumgebung in Europa, Politik und Industrie erzeugt eine MEGA-Möglichkeit, die Leistungsmenge der intermodalen Versorgungsketten mit dem Verkehrsträger Schiene zu vergrössern. (s.a. Go Green, Modalsplit Druck, Maritime Vernetzung, Fahrermangel, Covid,...)

- Strasse
- Schiene

## PERSPLEKTIVWECHSEL 1:



Europa ist EIN Wirtschaftsraum

Die Südanbindung ist eine Chance!

EIN Korridor benötigt EIN Management mit Zukunft!

*Trassenpreise, Parameter (740m P400) standartisieren*

Make it happen – the time is now!

Die aktuelle Lebensumgebung in Europa, Politik und Industrie erzeugt eine MEGA-Möglichkeit, die Leistungsmenge der intermodalen Versorgungsketten mit dem Verkehrsträger Schiene zu vergrössern. (s.a. Go Green, Modalsplit Druck, Maritime Vernetzung, Fahrermangel, Covid,...)

## Perpektivwechsel 2

### Fokus auf den gesamten Korridor

#### Nadelöhr Karlsruhe-Basel vor 2030 linksrheinisch beheben

- **Sehr hohe Auslastung Karlsruhe-BS (D-Takt, Baustellen)**
  - NL/D 4+ Gleise bis Karlsru. -- **2 Gleise K-B** bis 2042+ -- 4+ Gleise CH/I
- **Ausbau Wörth-Strasbourg: Zusatzkapazität +60 Züge/Tag vor 2030**
  - Schafft einzige Bypass-Möglichkeit 4m, 740m (Sperrungen, Rastatt 7 Wo in 2017)
  - Erfordert Intervention Parlament, V.-Bericht 2021 ohne Infra-Massnahmen
- **Antwerpen/Zeebrugge-Strasbourg-Basel Korridorparameter ev. 2040**

#### Parameter P400, 740 m, 2000 t

- DE, NL: Ausbau für 740 m Standardzüge 2025-2030
- Luino/Domodossola: diverse Infra-Massn. (4m, 740m, Doppelspur)



# Kapazitätsengpass Deutschland: Alternativen dringend erforderlich

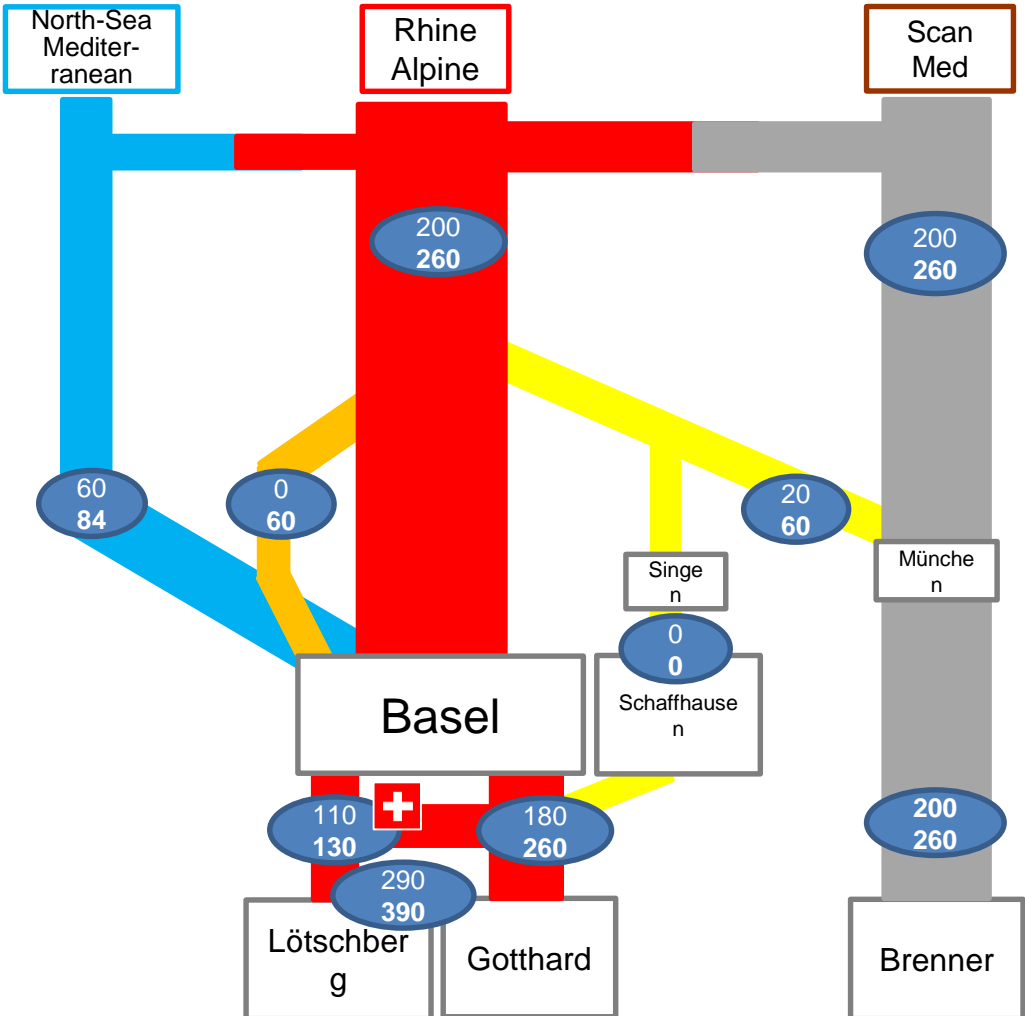


Perspektivwechsel 2

■ Corridor Rhine-Alpine
 ■ Alternative detours

■ Corridor North Sea-Mediterranean
 ■ Corridor ScanMed

X Paths today XX  
Y Paths 2030 YY



Datenquelle: Hupac

⚡ Nicht elektrifiziert

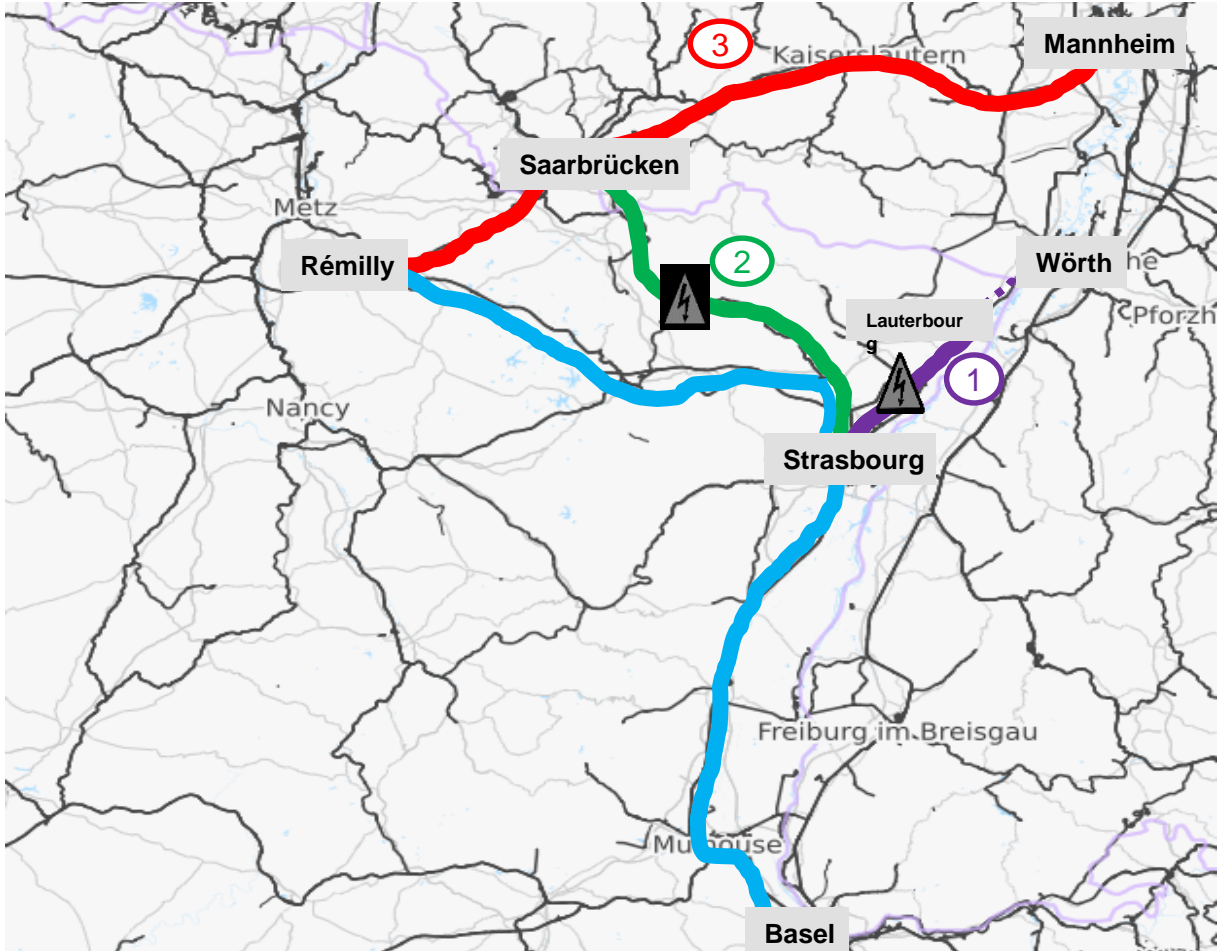
Einzelspur  
 Doppelspur

— Korridor North Sea-Mediterranean - P/C 364 - 45 (Rémilly - Basel)

2 Saarbrücken – Strasbourg - P/C 341 - 22  
 - Nicht elektrifiziert (Saarbrücken - Strasbourg)

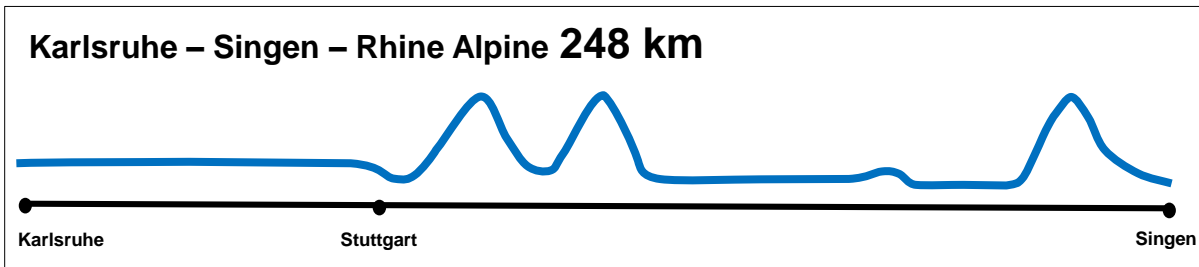
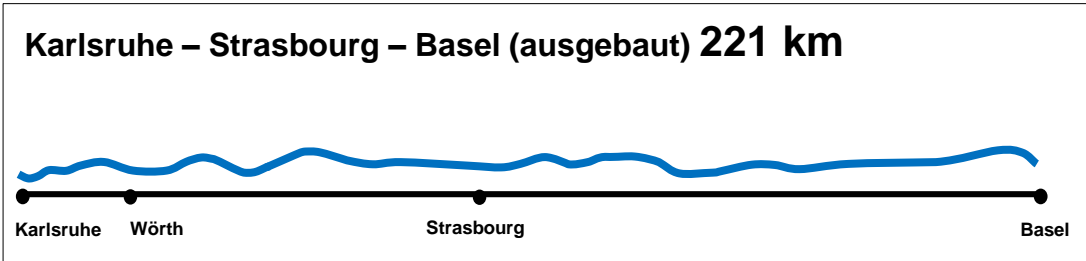
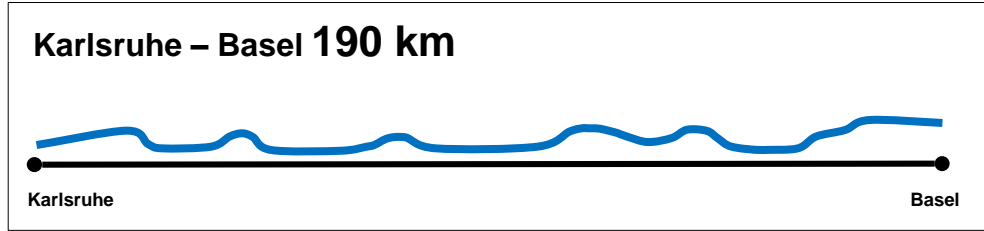
1 Wörth – Strasbourg (75,6 Km)  
 - Nicht elektrifiziert  
 - Einzelspur (zwischen Wörth und Lauterbourg 12,5 Km)  
 - P/C 364 - 45

3 Mannheim – Rémilly (Hauptlinie F – D)  
 - P/C 400 - 70



# Bypass Routen für Abschnitt Karlsruhe-Basel

Perspektivwechsel 2



Gewicht mit 1 Lok	Max. Zuglänge	Profil	Neigung	Trassen pro Tag
2000 T	690 M	P/C 70/400	10‰	220
2000 T <sup>1)</sup>	690 M <sup>1)</sup>	P/C 70/400 <sup>1)</sup>	10‰	60
1250 T	580 M	P/C 60/384	> 20‰	30 Priorität Personen- verkehr Engpass Zürich! Spitzkehre Singen

**Bemerkung**

<sup>1)</sup> Parametern nach Ausbau (Heute 2000 T)

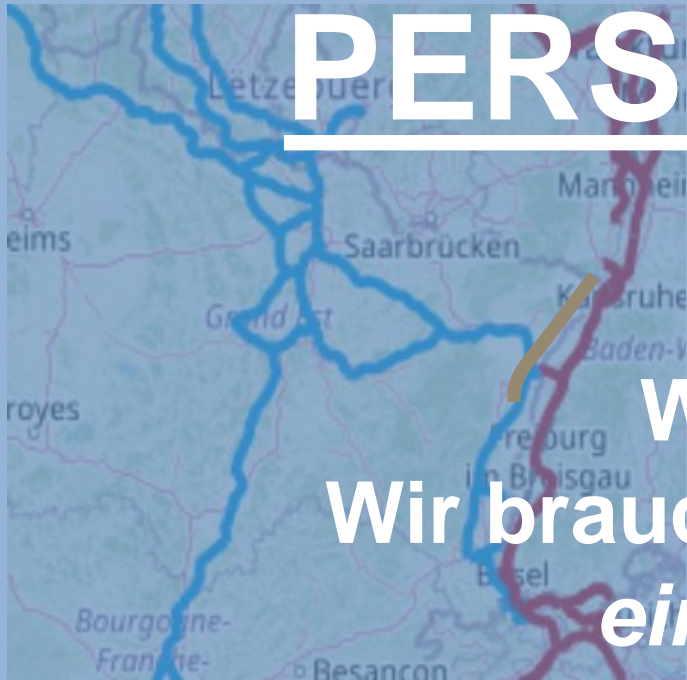
# Kapazität & Resilienz durch Upgrade linksrheinische Wörth-Strasbourg

Perspektivwechsel 2



	Stufe 1		Stufe 2	
	Mio. €	Anzahl Trassen	Mio. €	Anzahl Trassen
Deutschland Wörth-Lauterbourg (2. Gleis)	28	30	38	60
Frankreich Lauterbourg-Strasbourg (Elektrifizierung, Ertüchtigung)	150	58	300	143
Frankreich Strasbourg-Basel	0	6 nur nachts 30 mit Anpassung Unterhalt	0	6 nur nachts 60 mit Anpassung Unterhalt
<b>Investment total</b>	<b>178</b>		<b>338</b>	
<b>Trassen total</b>		<b>30</b>		<b>60</b>

Initiative für 30 + 30 Trassen zur Verkehrsverlagerung Alpen transit Schweiz:



# PERSPEKTIVWECHSEL 2:

**WIR WOLLEN VERLAGERN**  
**Wir brauchen mehr KAPAZITÄT und wieder:**  
**einheitliche, beste Parameter!**

	Mio. €	Anzahl Trassen	Stufe 2 Mio. €	Anzahl Trassen
Deutschland Wörth-Lauterbourg (2. Gleis)	28	30	38	60
Frankreich Lauterbourg-Strasbourg (Elektrifizierung, Erhöhung)	150	58	300	143
Frankreich Strasbourg-Basel	0	6 nur nachts 50 mit Anpassung Unterhalt	0	6 nur nachts 60 mit Anpassung Unterhalt
<b>Investment total</b>	<b>178</b>		<b>338</b>	
<b>Trassen total</b>		<b>30</b>		<b>60</b>

Initiative für 30 + 30 Trassen zur Verkehrsverlagerung Alpentransit Schweiz:

- > Investment in Deutschland € 66 Mio.
- > Investment Frankreich gesamt € 450 Mio.
- > Total Investment € 516 Mio.

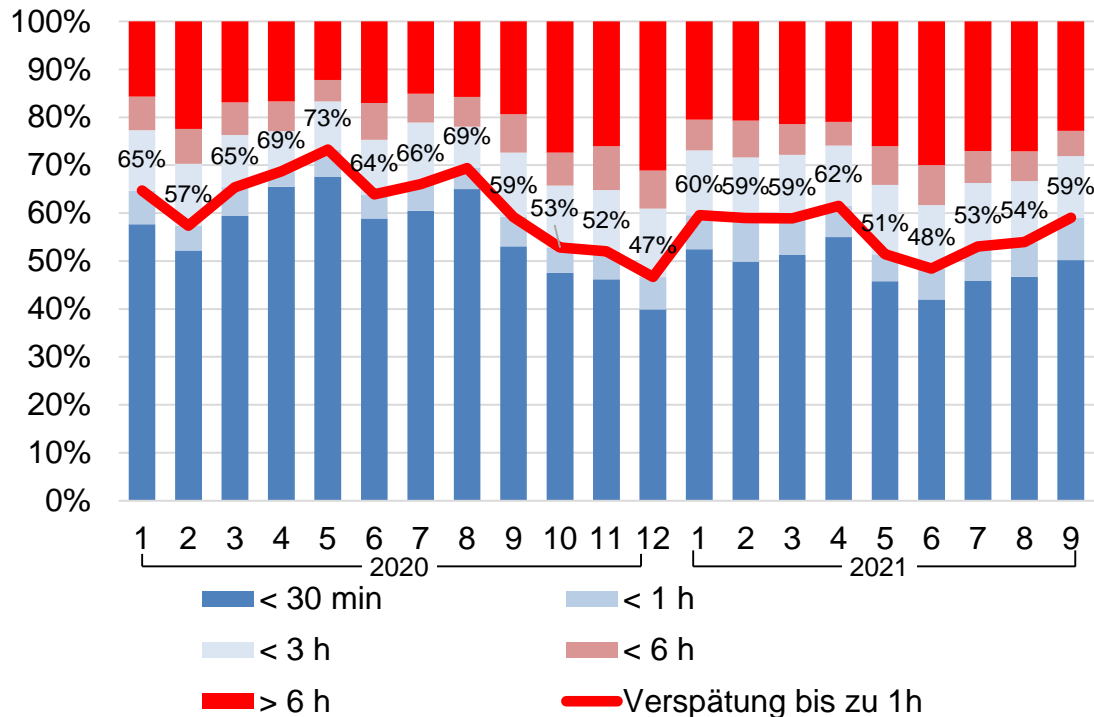
**Make it happen – the time is now!**

# Perspektivwechsel 3

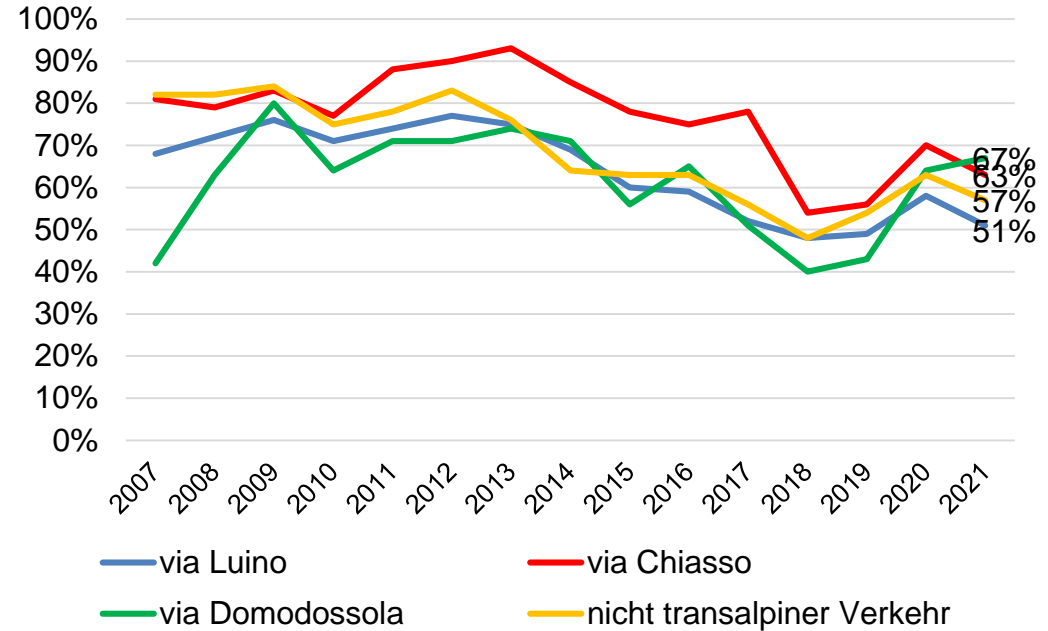
## Qualitätsmangel ist Killerfaktor für mehr Verlagerung

### Kennzahlen Pünktlichkeit

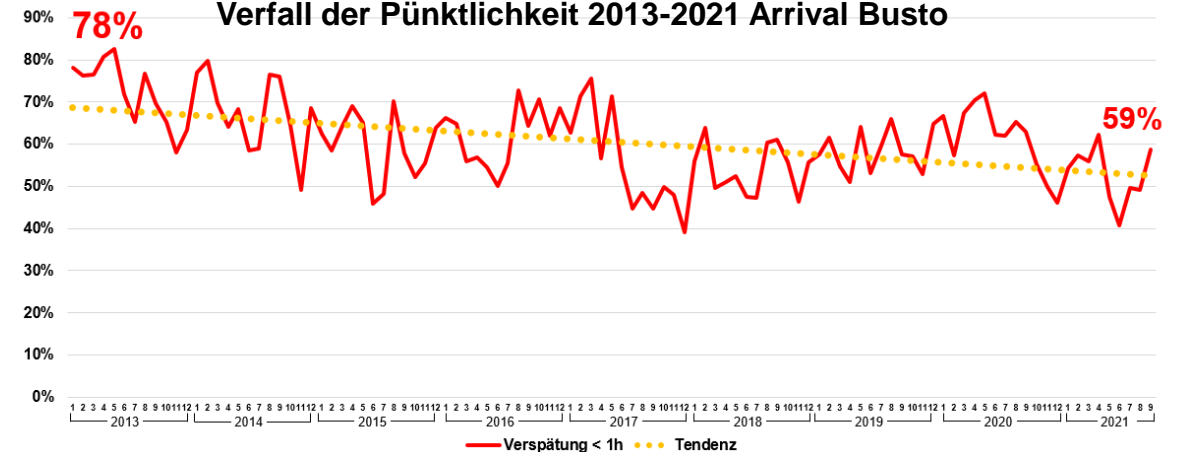
#### Züge transalpin CH



#### nach Leitungsweg



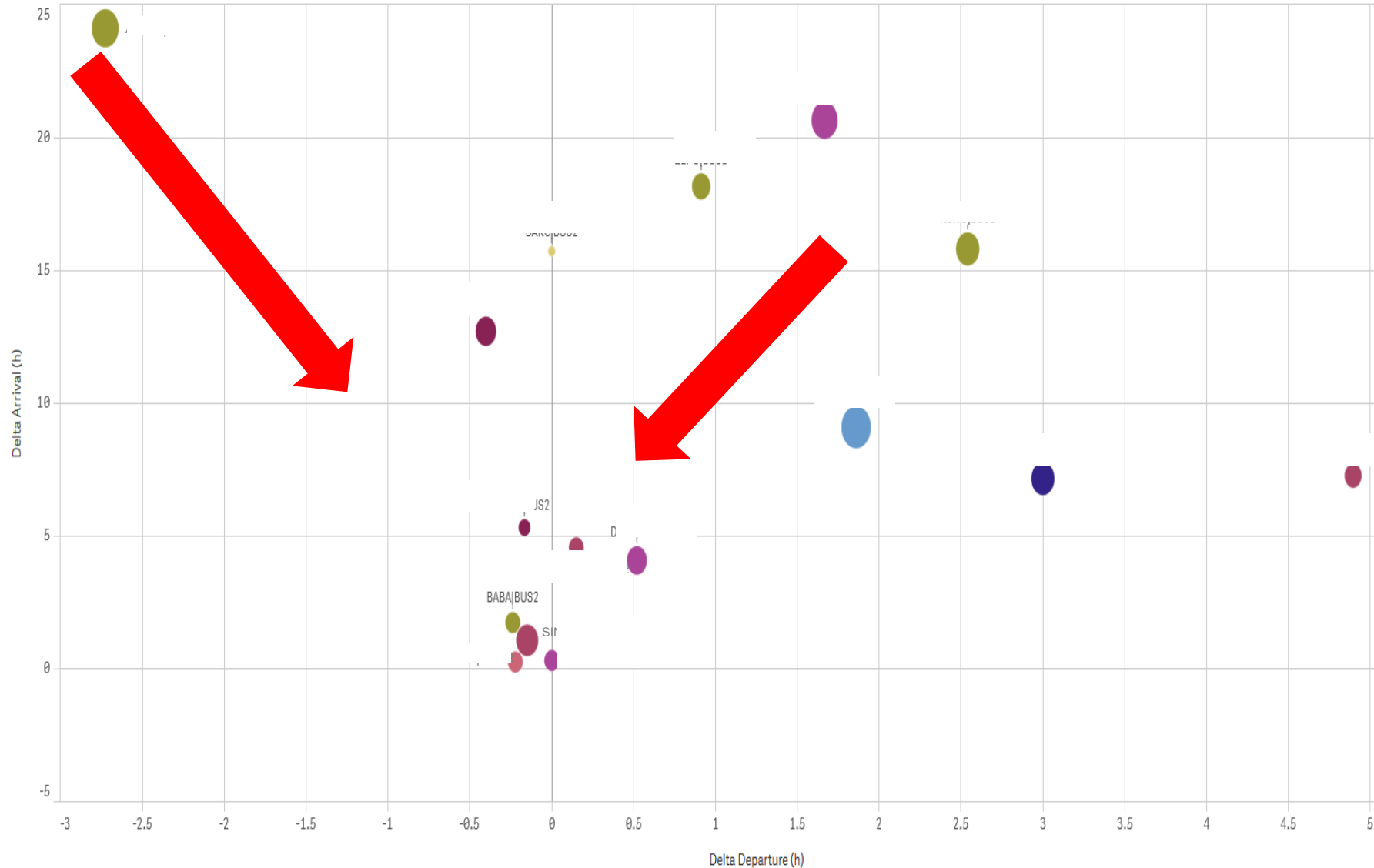
#### Verfall der Pünktlichkeit 2013-2021 Arrival Busto





# Ankunftsverspätungen müssen reduziert werden.

Performance by Railway connection - Departure vs Arrival Time



Perspektivwechsel 3

## Impactassessment:

- 30.000 transalpine Züge
- ACHTUNG: Produkte!!
- 10 h Verspätung
- Sektorpotenzial: 50%
- Total: 150.000h
- 150 Lokfhr -> 12M
- 40 Locos -> 24M
- 700 G`wagen -> 12 M

**Bis zu 48 Mio CHF**

Arrival Delta hours Avg  
**10.5**

# Verspätung nach Verbindung – Importzüge, Juli 2021

Performance by Railway connection - Departure vs Arrival Time



# PERSPEKTIVWECHSEL 3:

**Bis zu 48 Mio CHF sparen durch bessere QUALITÄT**

**Make it happen – the time is now!**

## Impactassessment:

- 30.000 transalpine Züge
- ACHTUNG: Produkte!!
- 10 h Verspätung
- Sektorpotenzial: 50%
- Total: 150.000h
- 150 Lokfhr -> 12M
- 40 Locos -> 24M
- 700 G`wagen -> 12 M

**48 Mio CHF**

Arrival Delta hours Avg  
**10.5**

Perspektivwechsel 3

# Perspektivwechsel 4

## Verlagerung von Sattelzügen fördern

**Strassenverkehr heute** 900.000 Lkw-Fahrten pro Jahr  
davon ca. 75% Sattelzug-Fahrten

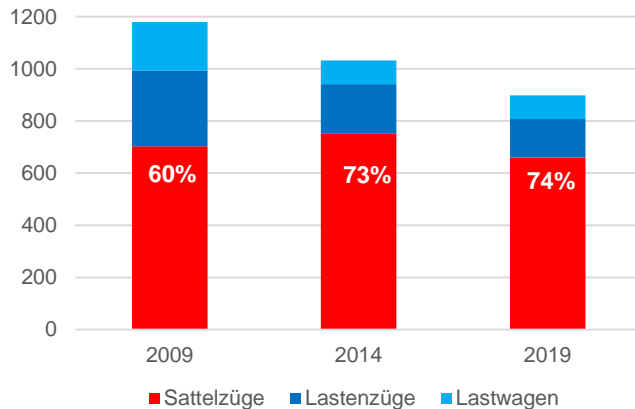
**Sattelzug-Fahrten** ca. 700.000 pro Jahr  
ca. 2700 – 3000 pro Tag

**Verlagerungsauftrag** 300.000 zusätzliche Sattelzüge verlagern  
entspricht 10.000 Züge pro Jahr (+33%)

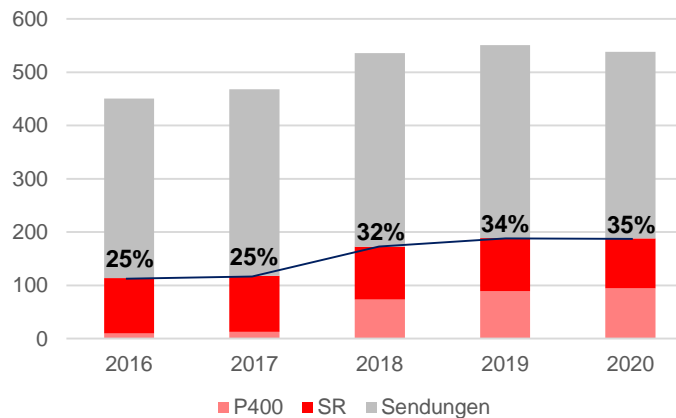
**Regulierung** **Neuzulassung von kranbaren Sattelaufliegern**  
**CH-Transit nur mit via Strasse oder KV**



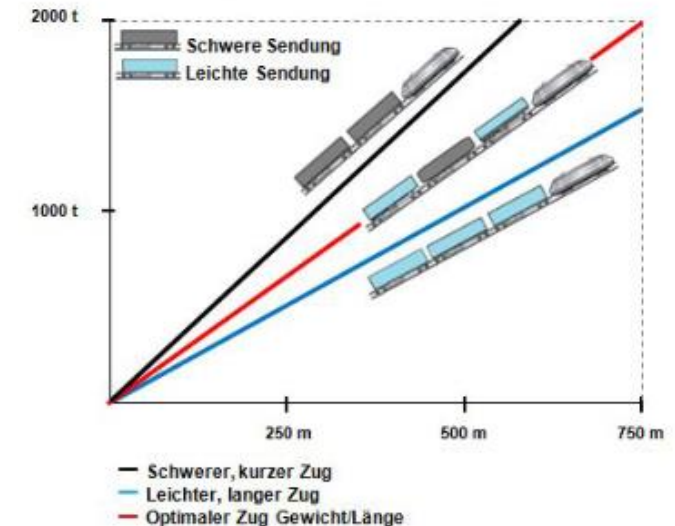
Alpenquerender Verkehr durch die Schweiz  
Strassengüterfahrzeuge nach Fahrzeugtyp



Hupac transalpin CH  
Sattelaufleger



Zugparameter optimal ausnutzen – mit gemischten Zügen



# Perspektivwechsel 4

## Verlagerung von Sattelzügen fördern

Strassenverkehr heute 900.000 Lkw-Fahrten pro Jahr  
davon ca. 75% Sattelzug-Fahrten

Sattelzug-Fahrten ca. 700.000 pro Jahr  
ca. 2700 – 3000 pro Tag

Verlagerungsauftrag 300.000 zusätzliche Sattelzüge verlagern  
entspricht 10.000 Züge pro Jahr (+33%)

Regulierung

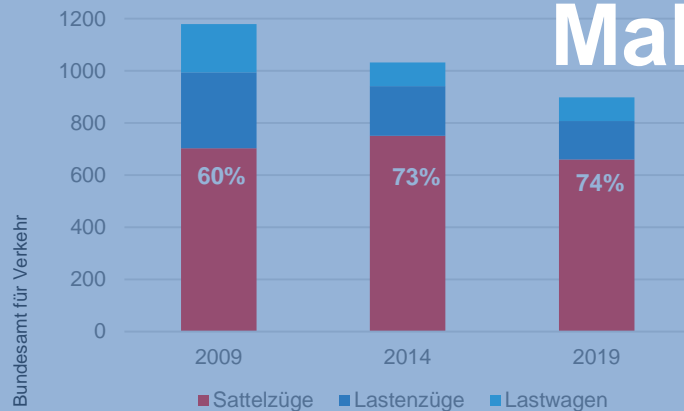
Wir wollen mehr Schiene  
Neuzulassung von Lkw auf Schiene  
CH-Transit nur mit via Strasse oder KV

Wir müssen Intermodalität fördern

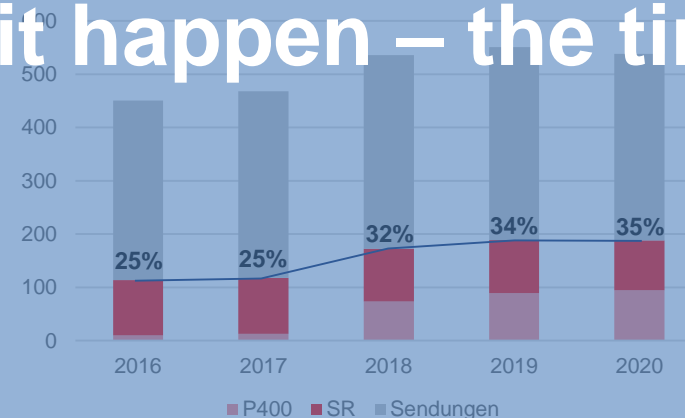


# PERSEKTIVWECHSEL 4:

Alpenquerender Verkehr durch die Schweiz  
Strassengüterfahrzeuge nach Fahrzeugtyp



Hupac transalpin CH  
Sattelaufleger



Make it happen – the time is now!

Züge können Kapazitäten nutzen – mit gemischten Zügen



# Mehr Verlagerung durch Perspektivwechsel – wichtigste Schritte

## Kernpunkte 2022-2030

- > **KAPA:** Flaschenhals gesamter Korridor = Karlsruhe-Basel → linksrheinischer Ausbau Wörth-Strasbourg-Basel auf Korridorparameter vor 2030: 500 Mio. Invest. für +60 Trassen/Tag
- > **KORIDOR:** Ausbauten Luino 740m-Züge, südlich Simplon (4m, Doppelspur), Singen (740m, 4m) bis 2028 umgesetzt & Trassenpreise CH auf Korridorniveau absenken – Infra kompensieren
- > **MARKT:** Verlängerung RoLa als Ergänzungsprodukt bis 2028, Stärkung kranbare Auflieger
- > **MARKT:** Finanzierung von Terminals in CH und Ausland fortsetzen
- > **QUALITÄT:** bis zu 48 Mio CHF sparen, wir brauchen einen Sektoreffort (EVU&IM)

## Kernpunkte 2030-2040

- > Ausbau der Luino-Achse (Kapazitätssteigerung G + P Umfahrungstunnels Bahnhöfe)
- > Rheintalausbau auf vier Gleise durch Deutschland ab 2040 sicherstellen
- > Ausbau Antwerpen/Zeebrugge-Metz-Basel auf Korridorparameter

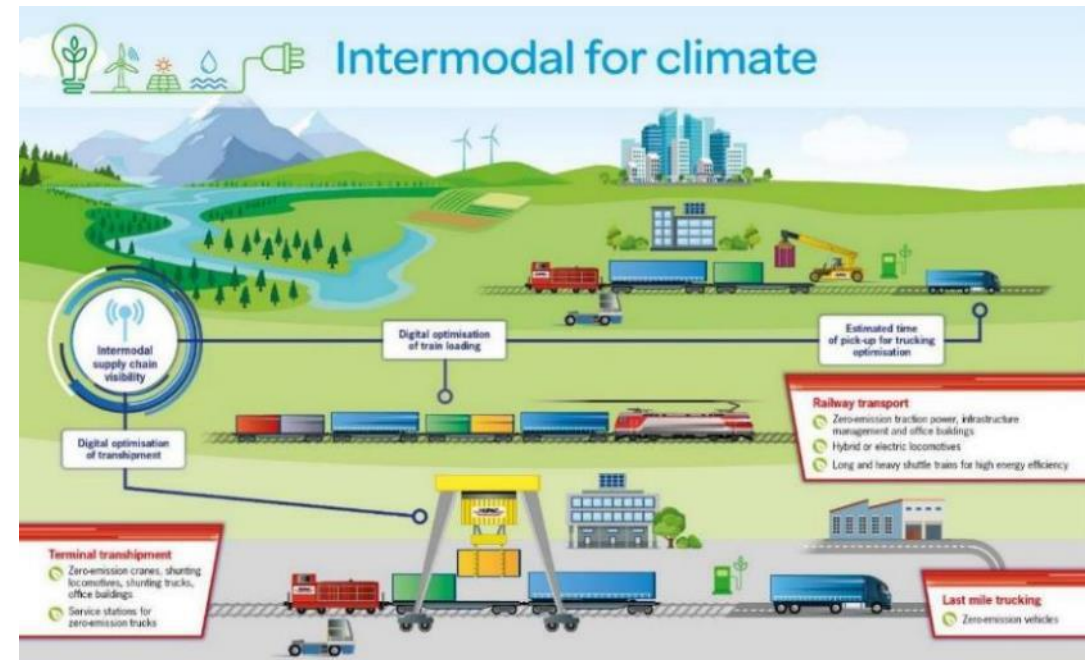
# 🇨🇭 Die Zukunft ist intermodal

European Sustainable and Smart Mobility Strategy:  
Verdopplung des Schienengüterverkehrs bis 2050



As the COP26 UN climate change conference takes place in Glasgow, UK, the urgency for a green transport transition is more urgent than ever. Shifting to rail freight transport is key for succeeding in environmental goals. "Anyone who takes the appeals from the climate conference seriously should now start shifting as many freight movements as possible to rail," says the shift2030 initiative.

 Comitato economico e sociale europeo **«Der EU-Verkehr der Zukunft muss das Potenzial der Intermodalität ausschöpfen»**



*Il trasporto intermodale e la logistica multimodale sono la via da seguire nel trasporto dell'UE, ma occorre superare i blocchi concreti che ancora ostacolano l'introduzione di questi sistemi. Questa la conclusione principale della tavola rotonda di esperti organizzata dalla sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione (TEN) e svoltasi a Bruxelles e a distanza il 24 giugno 2021.*



***MAKE IT HAPPEN – THE TIME IS NOW!***

**Thank you for your attention!**

