

Private Operateure – Triebfeder für die Bahnliberalisierung

Bernhard Kunz, Direktor Hupac AG

- ▶ Einführung – Hupac Facts & Figures
- ▶ Erfolgsfaktoren für den kombinierten Verkehr
- ▶ Güterverkehrsgesetz - 2011 - 2017
- ▶ Strategie & Ausblick



Hupac Facts & Figures

Gründung	1967
Aktienkapital	CHF 20 Mio.
Aktionäre	99
Kapitalstruktur	72% Transport- und Logistikunternehmen 28% Bahnunternehmen
Mitarbeiter	396
Verkehr 2006	103 Züge pro Tag 612,000 Strassensendungen - 10.8 Mio. Nettotonnen
Ressources	4,425 Bahnwagen 13 Rangier- und Streckenlokomotiven 10 in Eigenregie betriebene Terminals IT-Systeme für den kombinierten Verkehr
Finanzielle Ergebnisse 2005	Umsatz CHF 406,8 Mio. (EUR 262,7 Mio.) Cash flow CHF 50,3 Mio. (EUR 32,5 Mio.)



612.000 Lkw verlagert

Shuttle Net (UKV)

- ▶ 97 Züge pro Tag
- ▶ 591.000 Strassensendungen
- ▶ 10,4 Mio Nettotonnen

Rollende Autobahn (Gotthard)

- ▶ 6 Züge pro Tag
- ▶ 21.000 Strassensendungen
- ▶ 0,4 Mio Nettotonnen

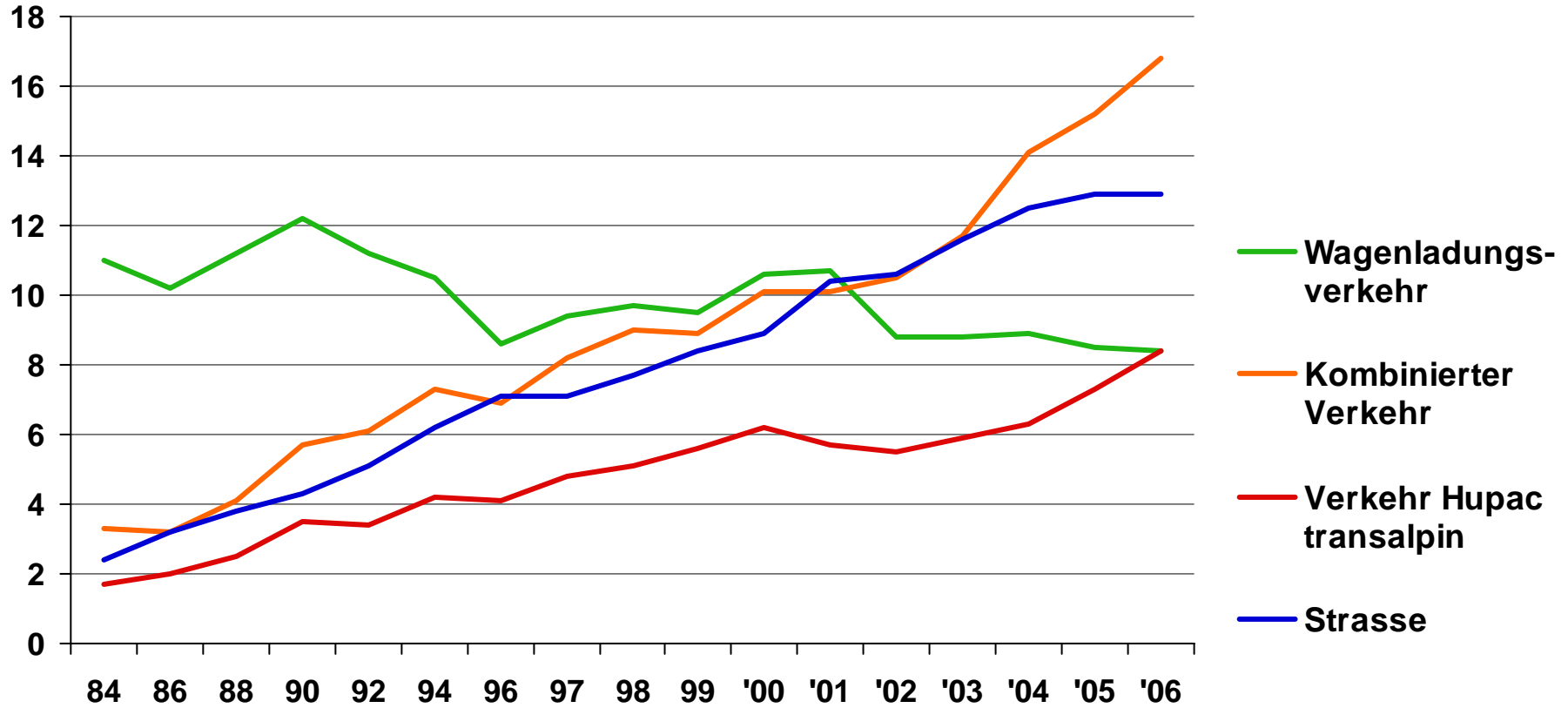
Netzwerk Schweiz



Transportleistung im Transit durch CH

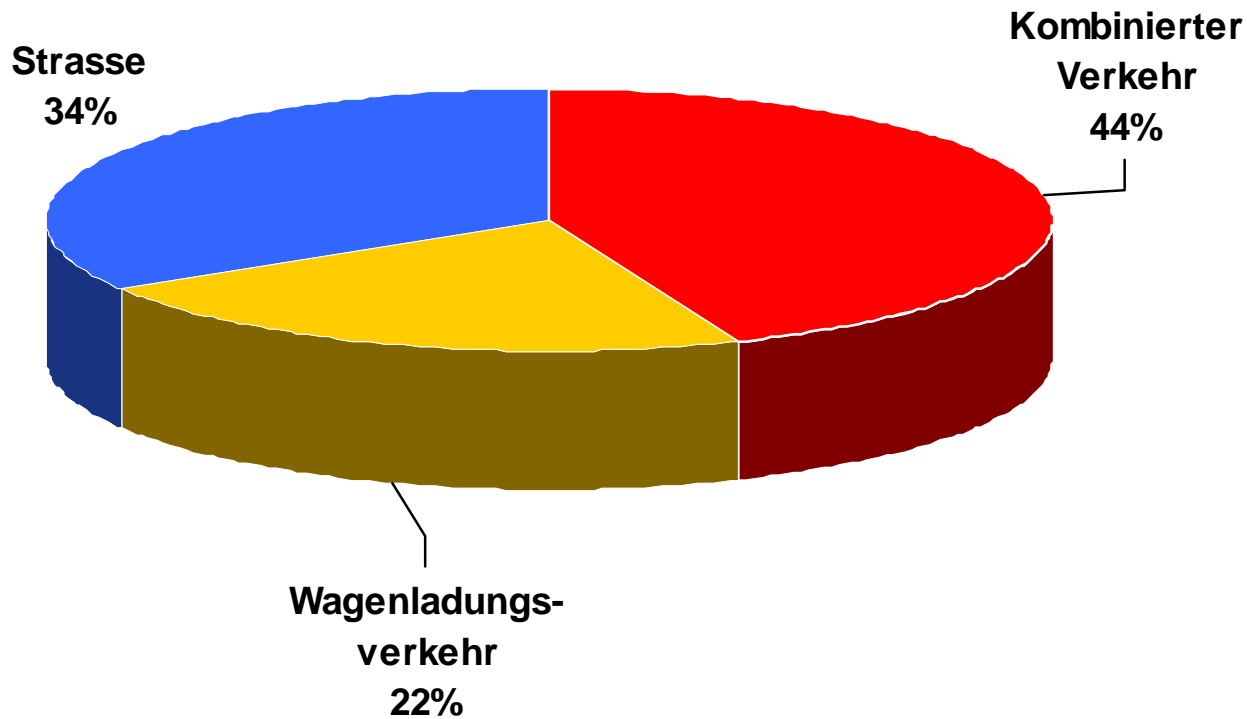


in Mio. t



Modal Split Strasse/Schiene im Alpentransit CH

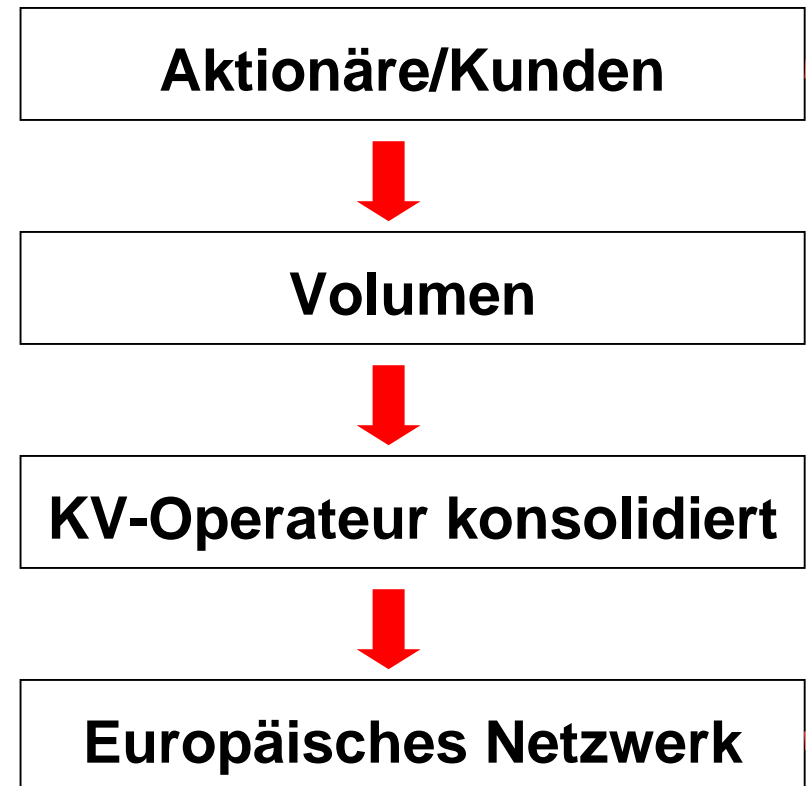
Prozentuale Aufteilung des Gütervolumens in t, 2006



VORAUSSETZUNG

- ▶ Aktionariat in Hand von Kunden
- ▶ Kompetenter VR
- ▶ Eigene Assets:
 - Wagen
 - Terminals
 - IT
- ▶ Unabhängigkeit von EVUs
- ▶ Marktnähe

ERGEBNIS



Wettbewerb zwischen Bahnunternehmen

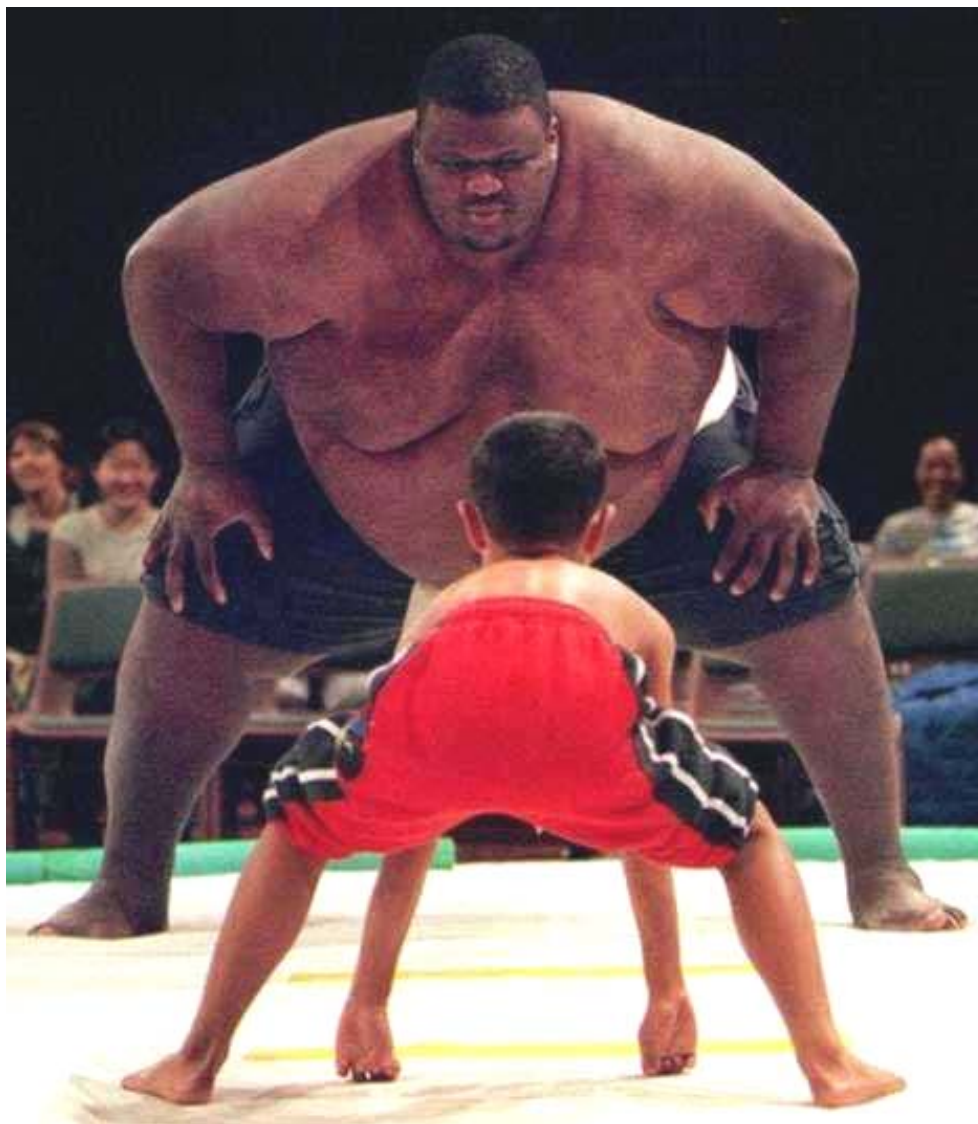
SOLL

- ▶ **Wettbewerb zwischen:**
 - Incumbent / Incumbent
 - Incumbent / Private EVUs
- ▶ **> 20% des Gütervolumens bei privaten EVUs**
- ▶ **Starke politische Unterstützung**
- ▶ **Neutrale Infrastruktur**
- ▶ **Neutrale Schiedskommission im Fall von Diskriminierungen**

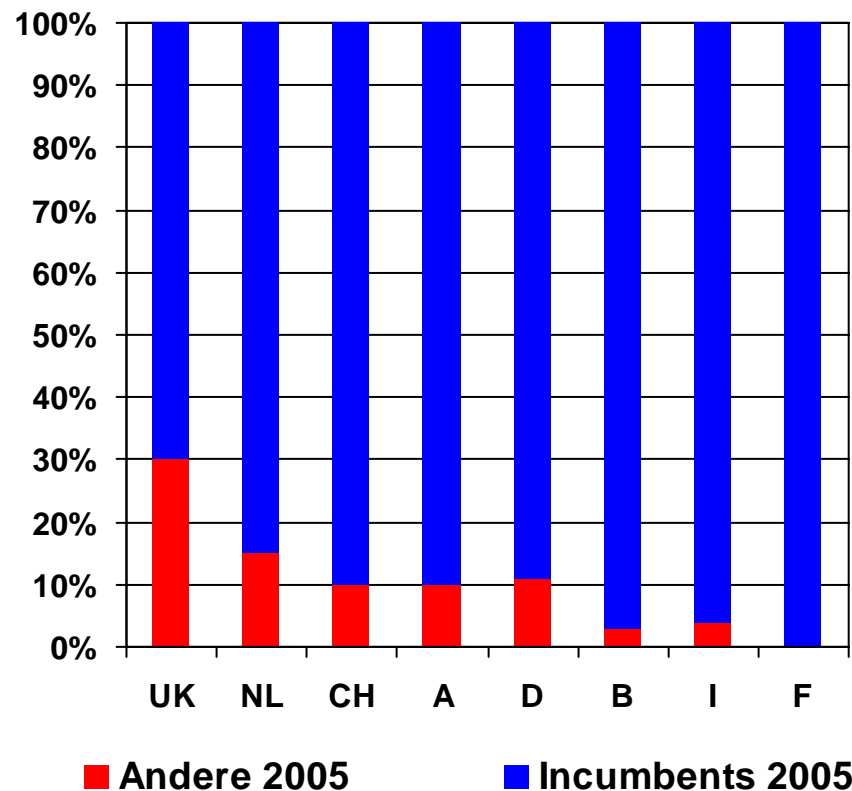
IST

- ▶ **Gefahr einer Remonopolisierung**
- ▶ **Infrastrukturbetrieb nicht immer neutral**
- ▶ **Hohes unternehmerisches Risiko für kleine EVUs**
- ▶ **Hohe Einstiegsbarrieren**
- ▶ **Nationale Gesetze schützen Incumbents (Beispiel Belgien)**

Marktöffnung: "Traditionelle EVUs" und "Private EVUs"



Marktanteile und Entwicklung im Schienengüterverkehr (tkm)

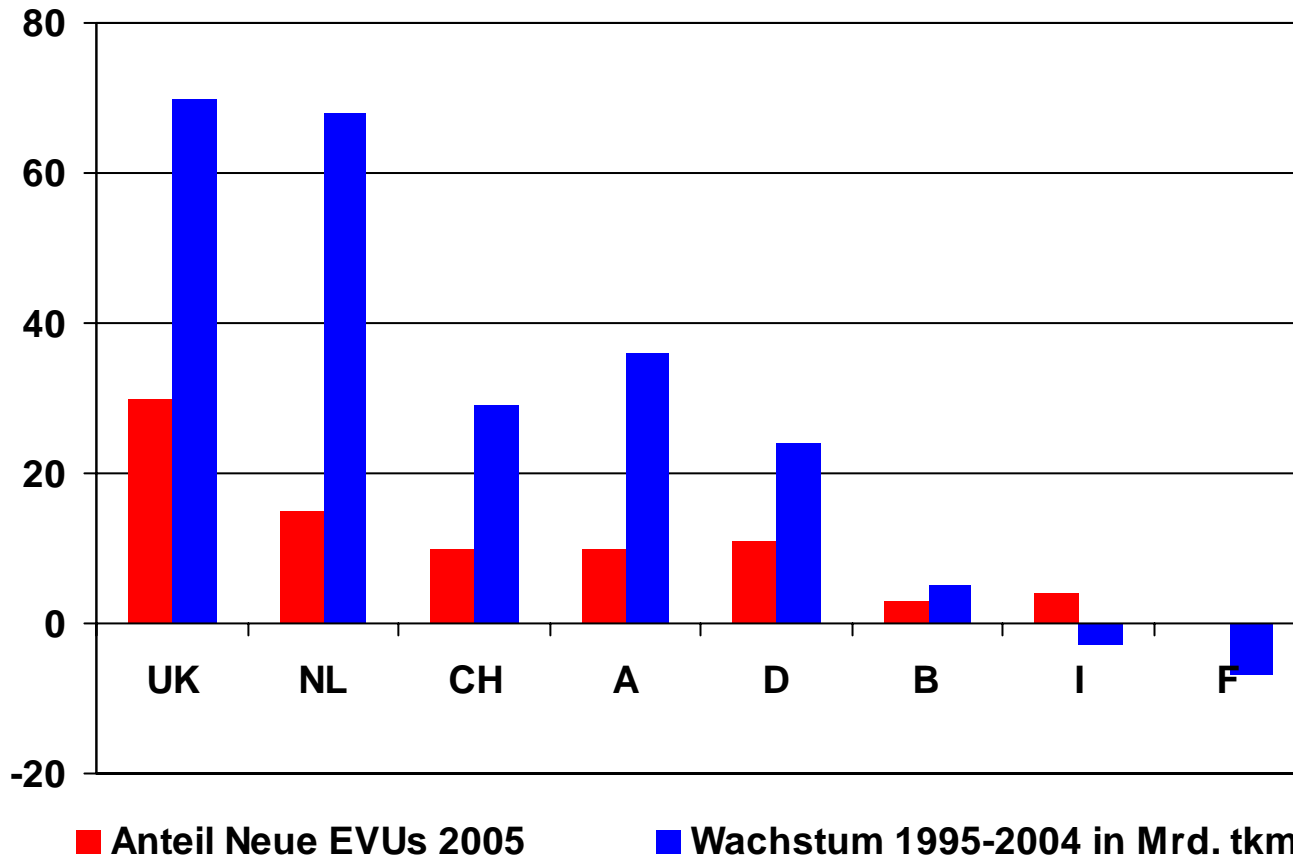


Quellen: EU-Kommission, Eurostat, Bundesamt für Statistik

Je offener der Markt, desto höher das Wachstum



Marktanteile und Entwicklung im Schienengüterverkehr (tkm)



Quellen: EU-Kommission, Eurostat, Bundesamt für Statistik

Hupac unterstützt die Bahnliberalisierung



- 1999** Bahnlizenz in Deutschland
- 2002** Beteiligung an Dillen & Le Jeune Cargo
- 2003** Erste Zusammenarbeit mit Privaten
- 2003** Sicherheitszertifikat in Italien
 - ▶ Leerwagentransporte
 - ▶ Rangiertätigkeit in Busto
- 2004** Erste grenzüberschreitende Transporte mit SBB Cargo
- 2004** Angebotsverfahren für alle transalpinen Züge der Hupac
- 2005** Durchgehende Traktion für alle Züge mit 7 Partnern als Hauptfrachtführer
- 2007** Erste grenzüberschreitende Transporte mit SNCF

Business-Modell “Durchgehende Traktion”



- SBB
- Railion
- Trenitalia
- R4C
- FNC
- DLC

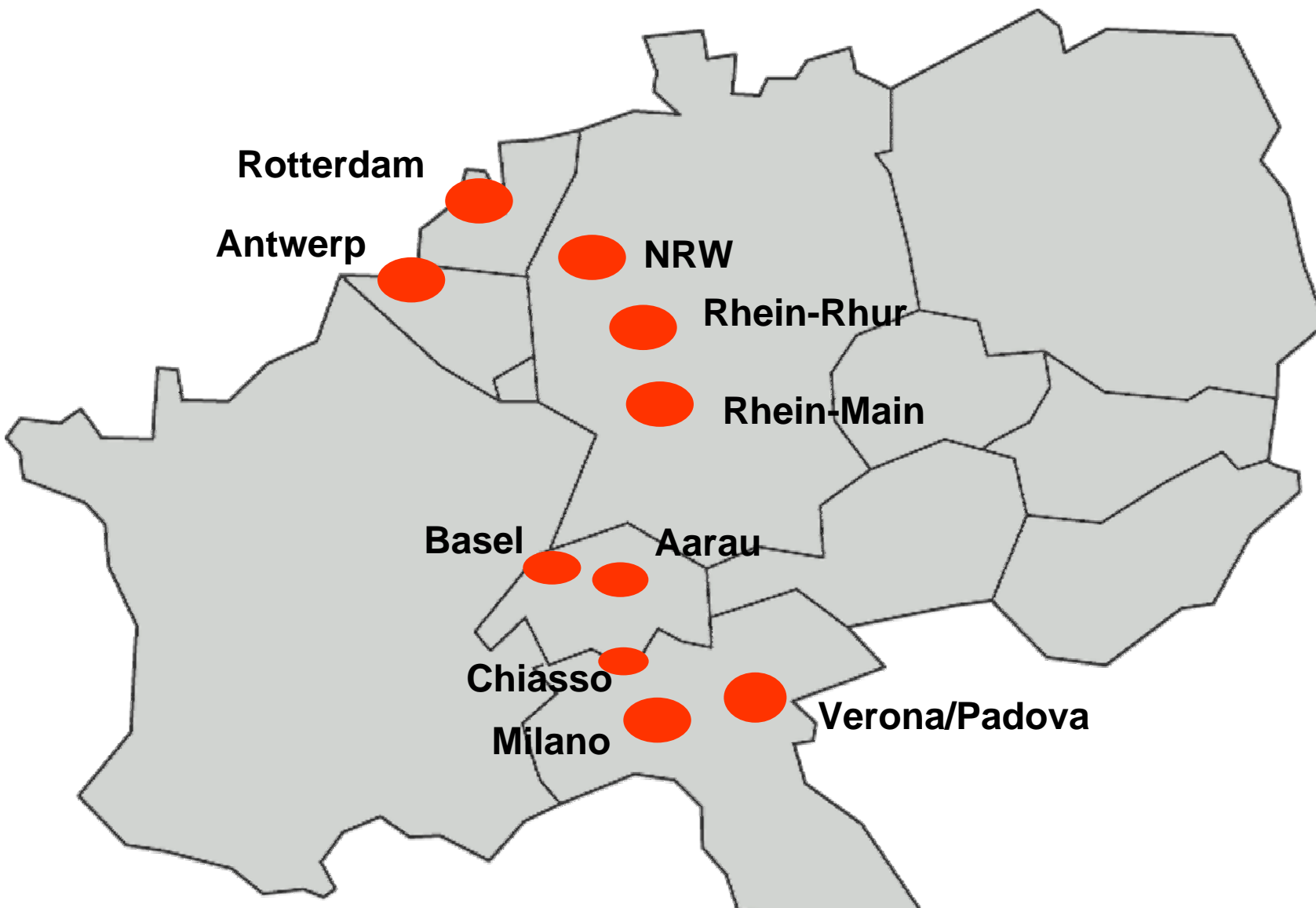
SOLL

- ▶ **Unabhängige Terminals sichern weiteres Wachstum**
- ▶ **Fördermittel für den Bau von Terminals (CH, D, F, etc.)**
- ▶ **Politische Unterstützung auf nationaler und lokaler Ebene**

IST

- ▶ **Terminalengpässe in NL, B, D, I, etc.**
- ▶ **Widerstände durch Incumbents (z.B. Italien, Belgien)**
- ▶ **Lokaler politischer Widerstand gegen Terminalprojekte**

Terminalengässe in Europa



Einfache Homologierungsprozesse

SOLL

- ▶ **Einfache, diskriminierungsfreie Homologierungs- und Zertifizierungsprozesse**
- ▶ **Europaweite Gültigkeit der Homologierung**
- ▶ **Unabhängige Agenturen ohne Einflussnahme seitens der Incumbents**

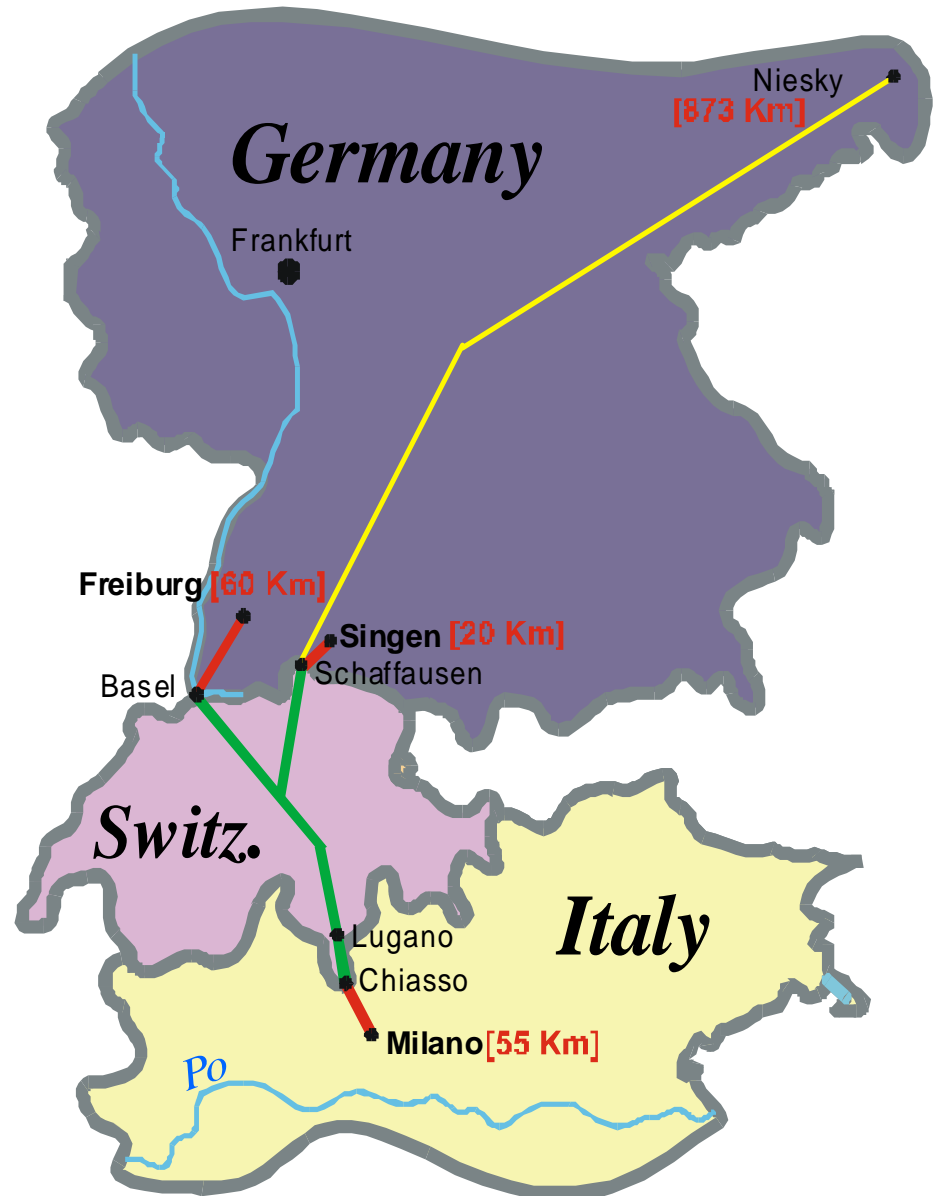
IST

- ▶ **Vom europäischen System (RIV) zu lokalen/nationalen Prozessen:
- zeitaufwendig
z.B. Niederflurwagen Rola**
- ▶ **Von Land zu Land unterschiedliche Sicherheitssysteme**

NT-Serie 62 Wagen

HUPAC

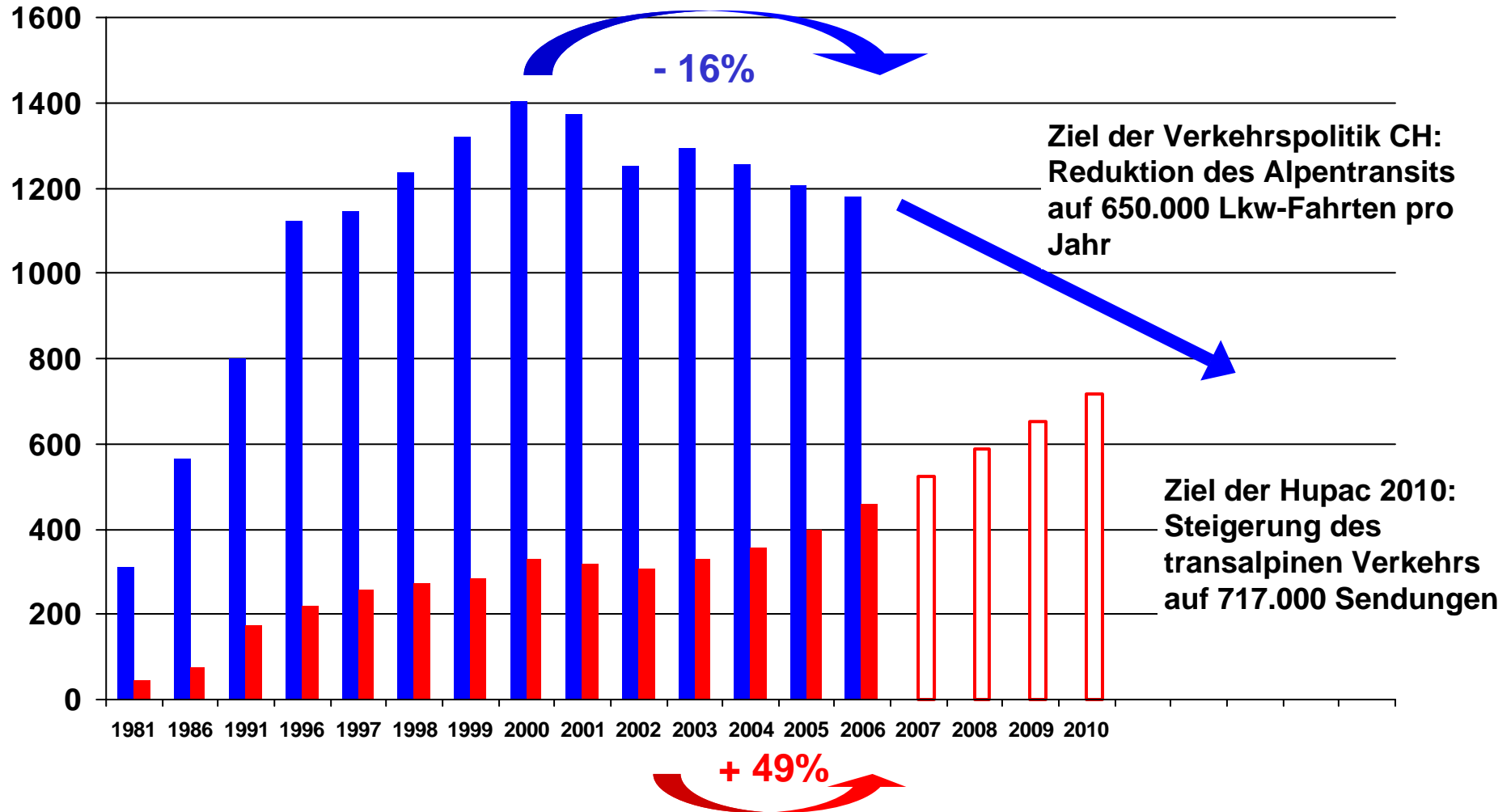
- ▶ Wagen durch CH-Behörden für CH zugelassen: höchste Anforderungen auf Schweizer Strecken (Kurvenradius, Bergstrecken)
 - ▶ D-Behörden verlangen neue Zulassung für Deutschland: Kosten > 1 Mio CHF
- Europäisches Zulassungsverfahren nötig!



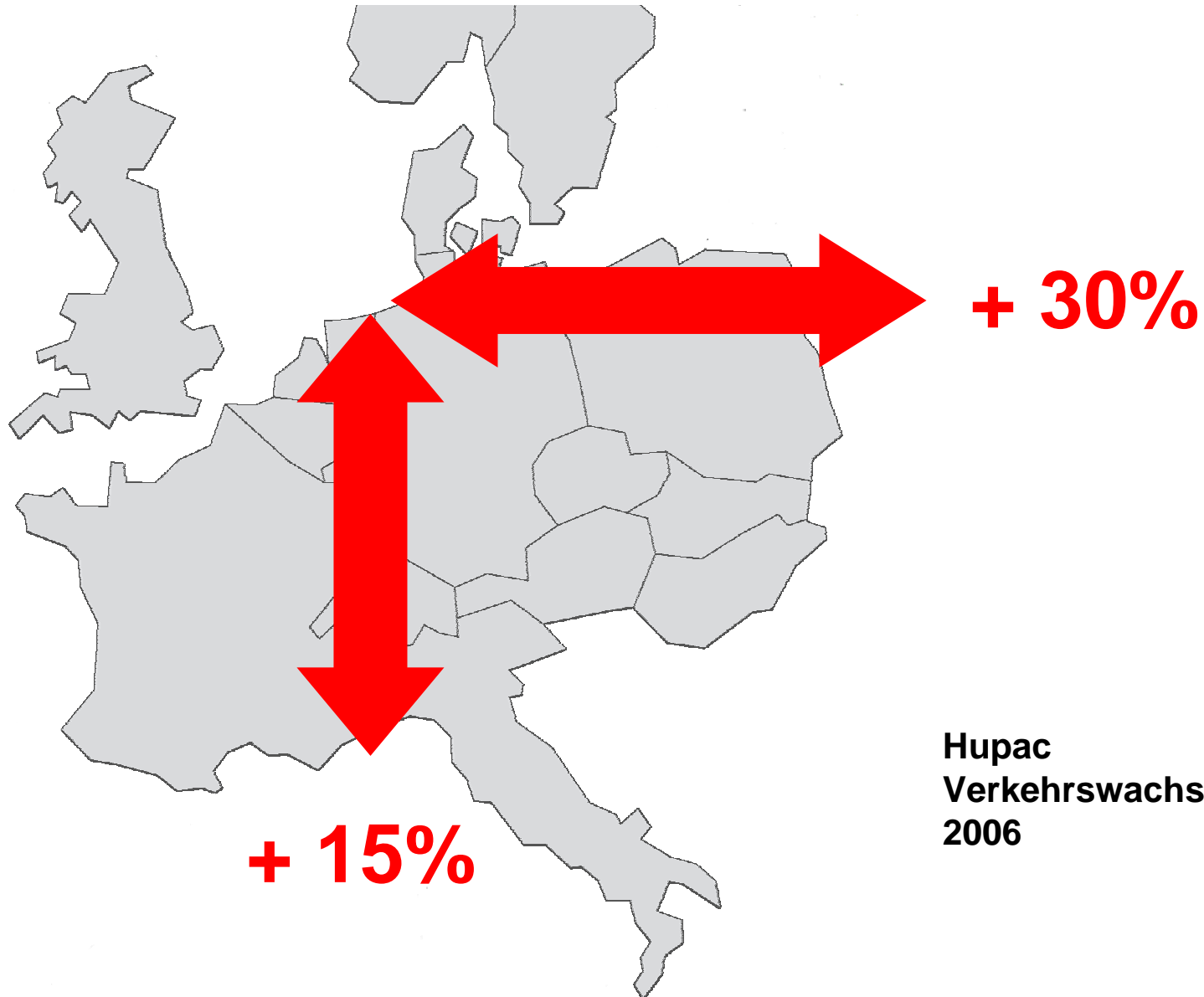
Beitrag der Hupac zur Verkehrsverlagerung



Lkw-Fahrten in 1000



Hupac stellt Lösungen für den wachsenden Markt.





Variante 1: Status quo

- ▶ **Beibehaltung des Verlagerungsziels von 650.000 Lkw-Fahrten pro Jahr**



Variante 2: Halbierung der Subventionen

- ▶ **Erhöhung der Transitfahrten auf 1 Mio. Lkw-Fahrten pro Jahr**



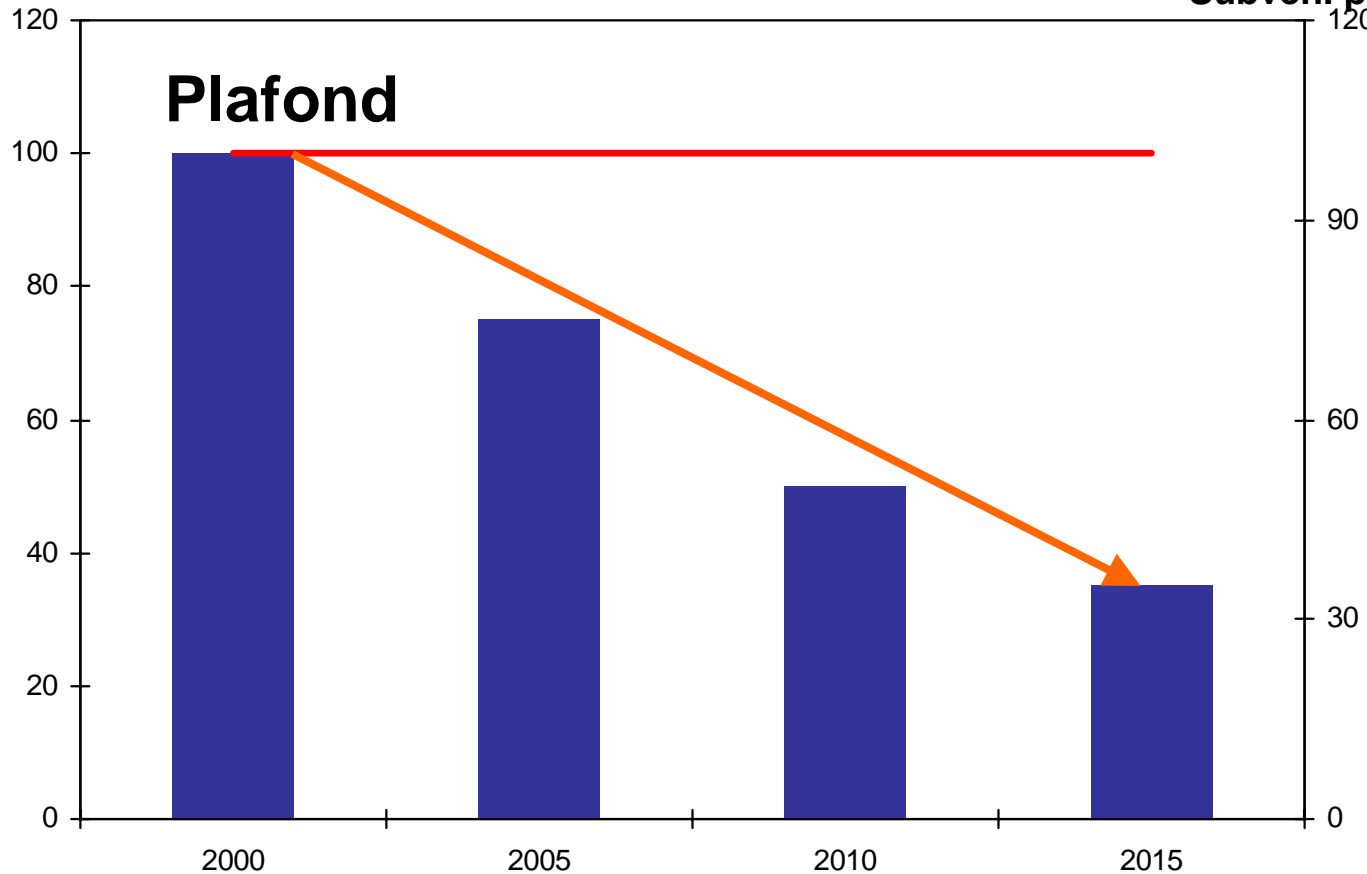
Variante 3: Konzentration auf die Verkehrstechnik “RollendeAutobahn”

Subventionseffizienz mit Variante 1: mehr Sendungen mit global gleichbleibenden Fördermitteln verlagern

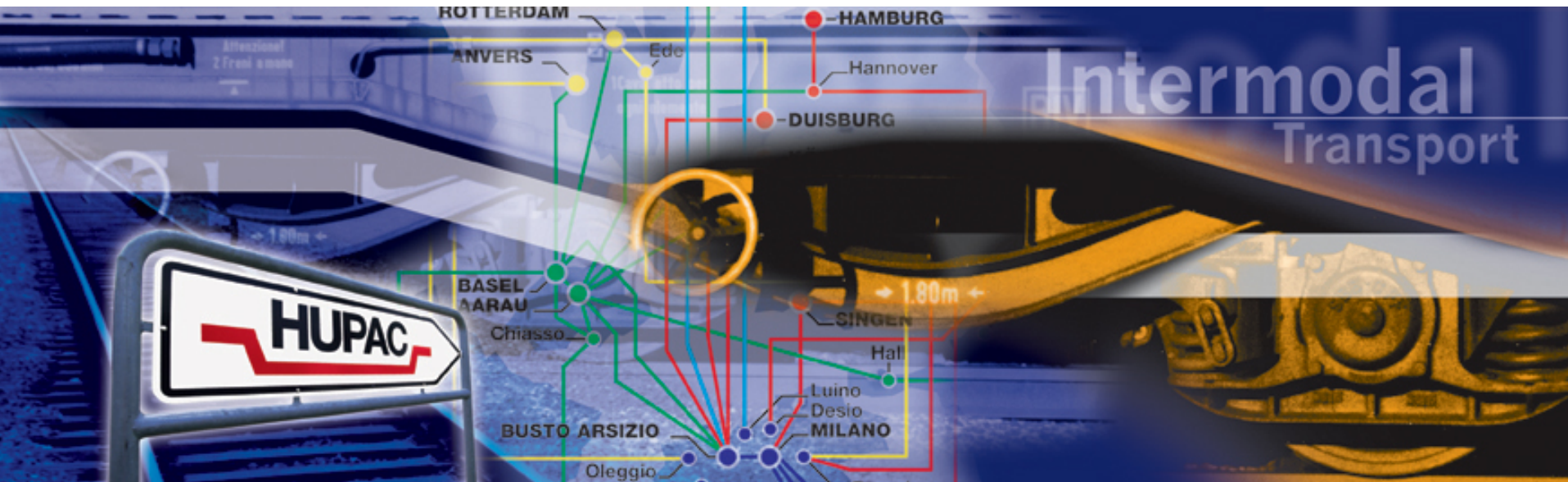


Gesamt Subven.
Höhe

Index
Subven. pro Sdg.



Hupac Strategie 2006-2010



Vision

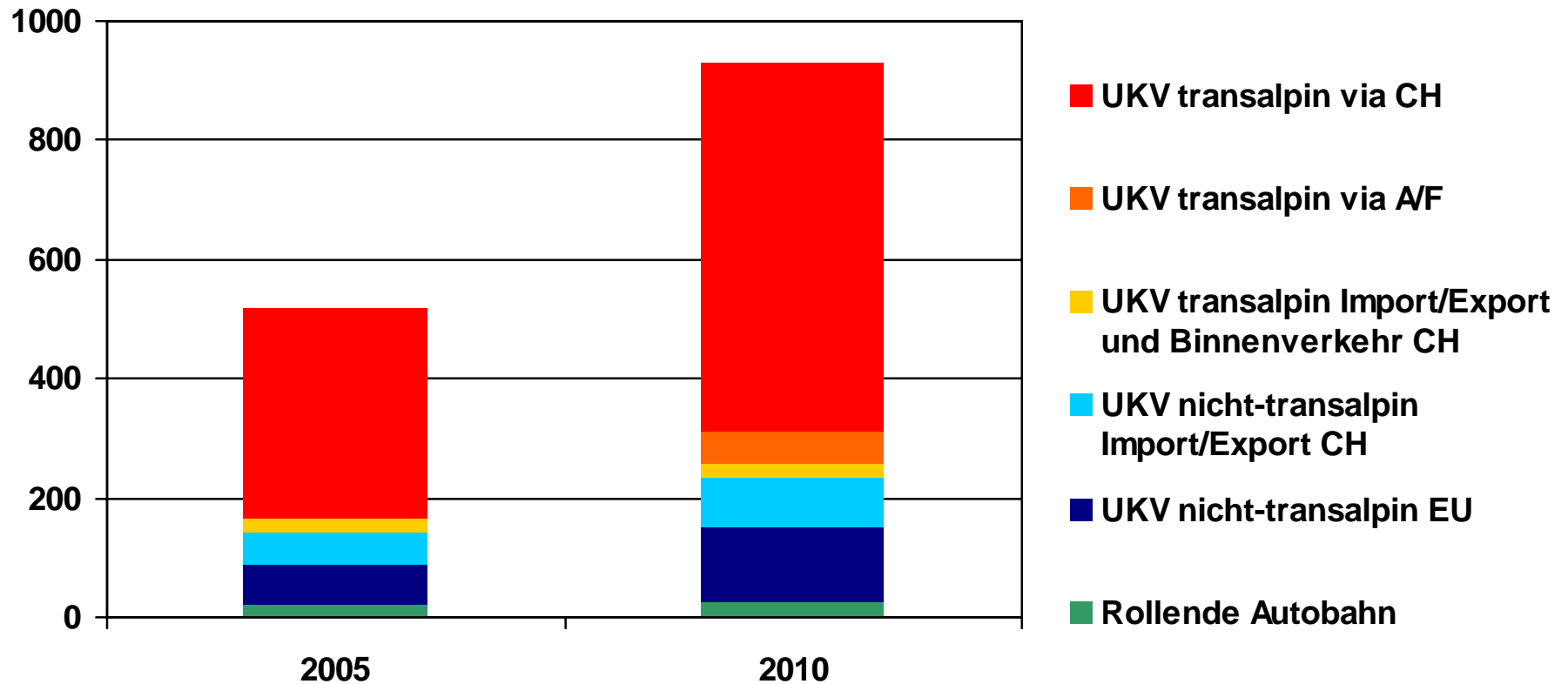
- ▶ **Mengenmässige Zunahme von jährlich 10-12 %**
- ▶ **Von 519.000 in 2005 auf 928.000 Sendungen in 2010**

Strategie

- ▶ **Unterstützung der Verlagerungspolitik**
- ▶ **Unterstützung der Bahnliberalisierung und des Wettbewerbs**
- ▶ **Ausbau des Netzwerks:**
 - **primär auf der Nord-Süd-Achse**
 - **komplementär auf der Ost-West-Achse**
 - **selektiv auf den Transitachsen via Österreich/Frankreich**
- ▶ **Rollende Autobahn als Ergänzungsangebot**
- ▶ **Investitionen in Rollmaterial, Terminals, IT**
- ▶ **Optimierung Rollmaterialwartung**

Mengenwachstum 2006 - 2010

Strassensendungen in 1000



Wir investieren in die Zukunft.



	2003	2004	2005	2006	2010
Züge/Tag	64	72	76	103	158
Waggons	2.947	3.519	4.019	4.425	7.000
Investitionen	€20 Mio.	€38 Mio.	€31 Mio.	€21 Mio.	€44 Mio. Ø p.a.
Infrastruktur- investitionen	Cesar	Durch- gehende Traktion	Terminal- erweiterung Busto	E-Goal	Terminals B//CH ...



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!