

The power of intermodality.

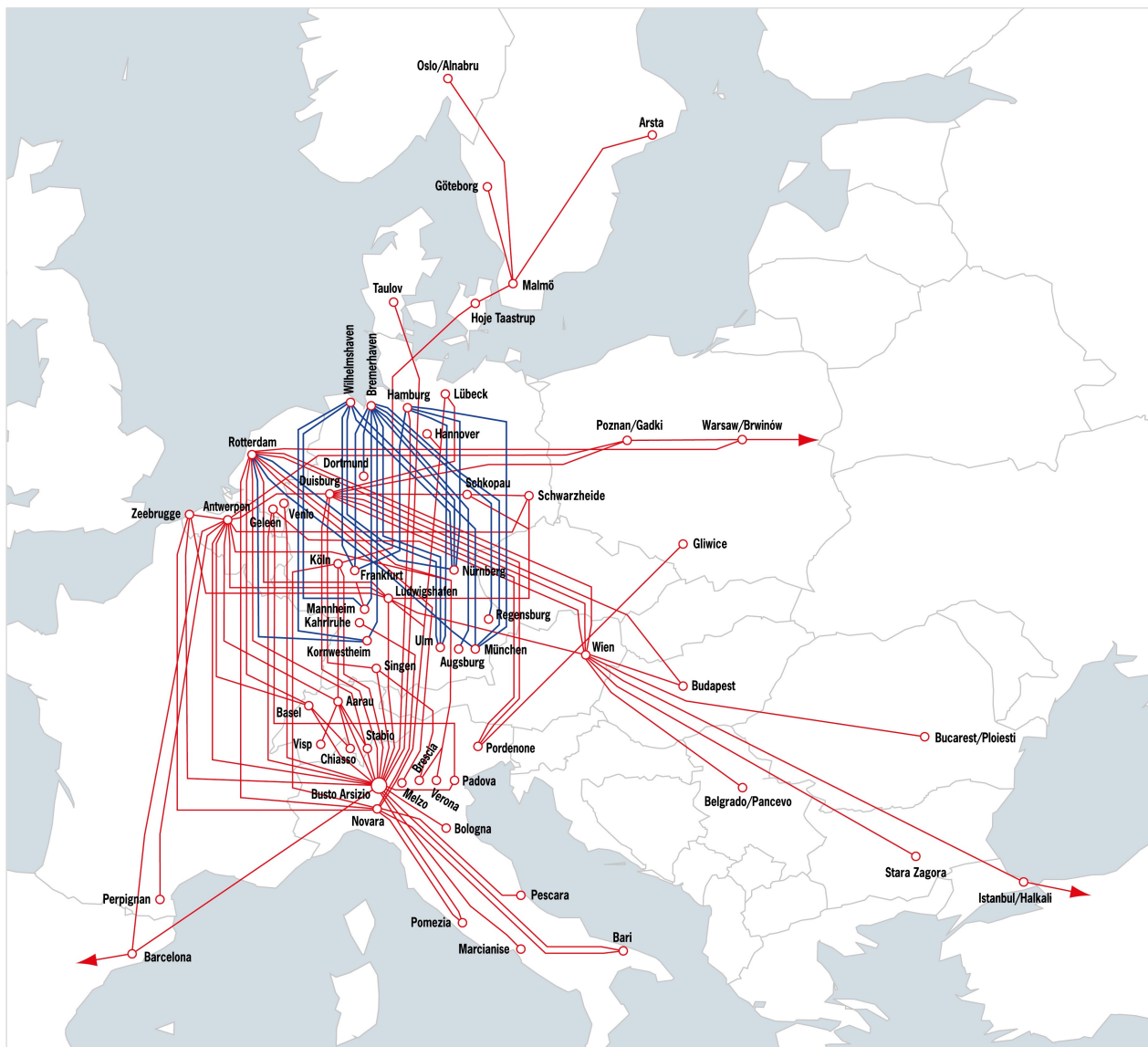


“Mehr Verkehr auf welcher Schiene?” meine Meinung

Michail Stahlhut, CEO Hupac SA
Hamburg, 28.11.2023



Hupac Gruppe. Wir investieren in nachhaltige Logistik – seit 1967



Kennzahlen 2022:



1.104.000 Strassensendungen
auf die Schiene verlagert



1,5 Mio. Tonnen CO2
Treibhausgas eingespart



150 Züge pro Tag
im Netzwerk der Hupac Gruppe



12 Terminals
betrieben von der Hupac Gruppe



20 Bahnpartner
ausgewählt für spezifische Relationen



9.100 Wagenmodule
komplett lärmarm

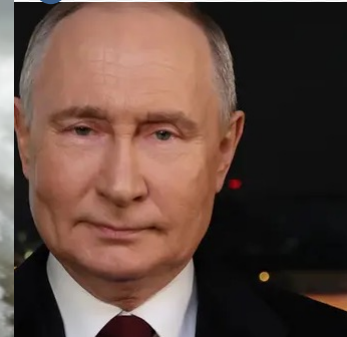
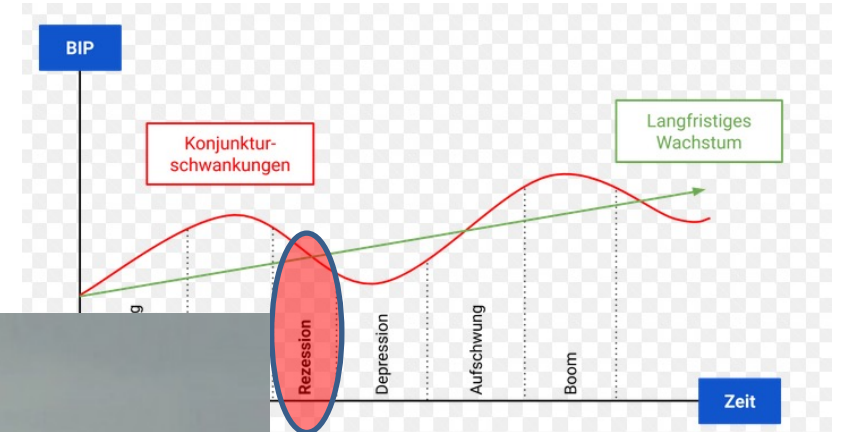


680 MitarbeiterInnen
auf Vollzeitbasis



CHF 668,5 Mio. – EUR 665 Mio.
Jahresumsatz

Der Sektor Schiene befindet sich in einem perfekten Sturm



1.4°C



ZDF

30%

10

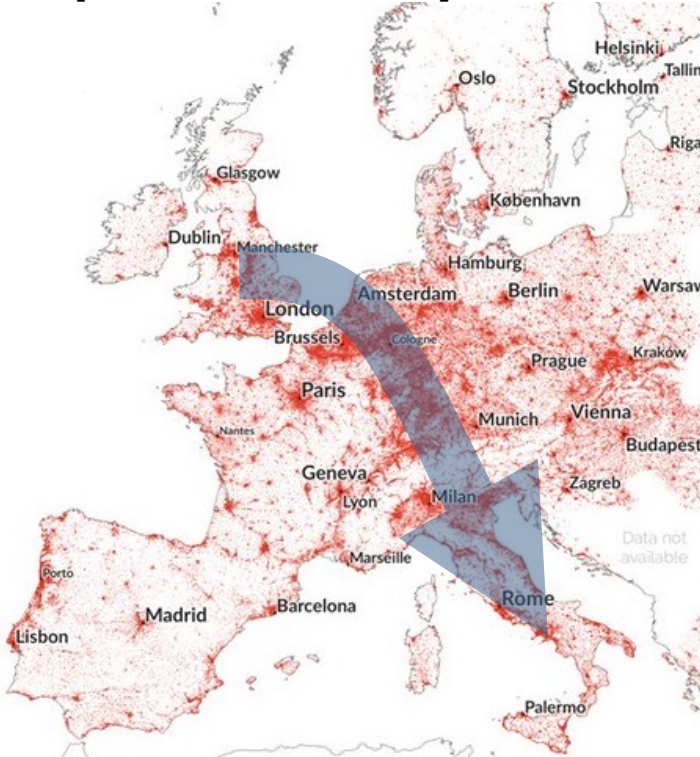
10

CY 24

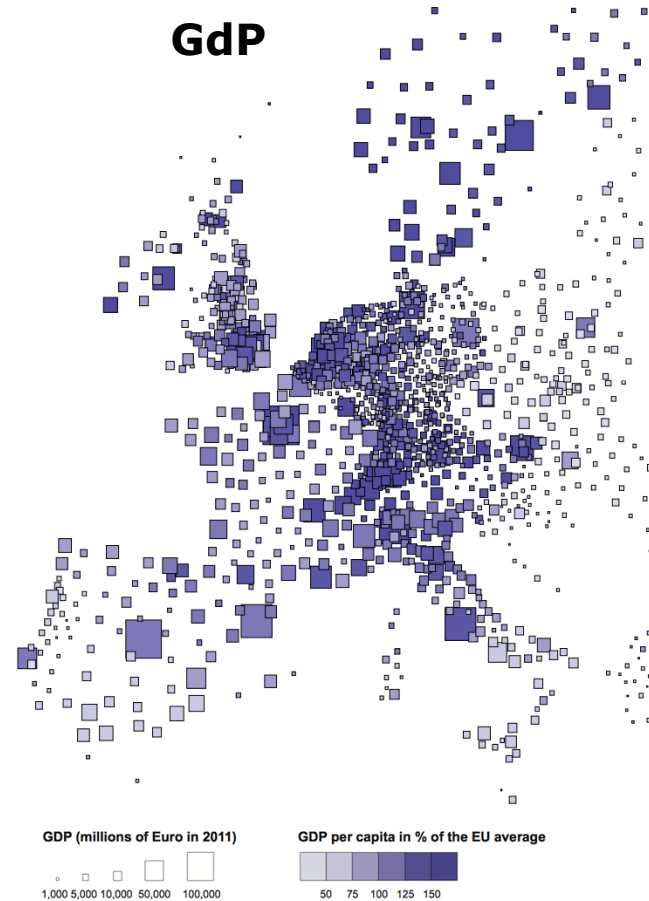
CY 38

Die Versorgungssader der 500 Mrd €-GDP Zentren führt entlang der Blue Banana. Europa lebt von Vernetzung.

Population density



GdP

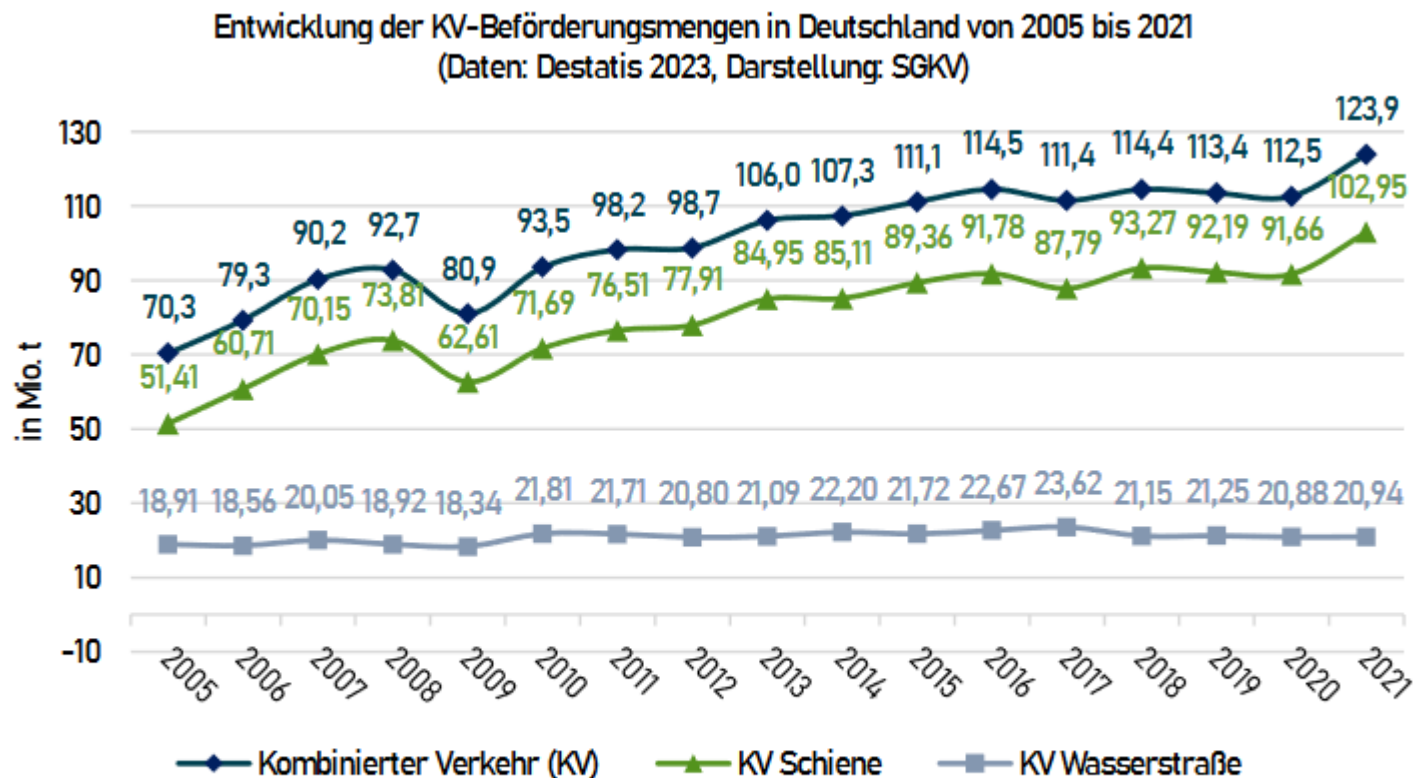


Anmerkung:

- Die EU Wirtschaft- und Wohnräume erstrecken sich entlang der blauen Banane.
- Hinzu kommen Räume im Südosten (Rumänien) Osten (Polen) sowie Südwesten (Spanien). Alle diese Zentren haben eine Anbindung an den deutschen Wirtschaftsraum.
- Die alt gewachsenen Industrien benötigen einen Versorgungsband. Die Schiene ist eine logische Lösung.
- Für die zunehmend kleinteilige Güterstruktur ist zudem ein KV-Angebot evident.

SOURCE: RFC 1

Der Wachstumstreiber im SGV in Europa ist der KV. Ist es dann nicht korrekt als Sektor wirklich schwerpunktmässig auf die Entwicklung des KV zu setzen?



Entwicklung der KV-Beförderungsleistung in Deutschland von 2007 bis 2021
(Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)

D: Wachstum KV Schiene in 15 Jahren

100%

Störungen bleiben Wegbegleiter in der Operations

Frequent disturbances on the Hupac train lines (until w52)



01.01.2023 – 29.12.2023

TOTAL EVENTS 2023 → 1108

PERSONAL ACCIDENT → Total 2023: 130

Germany → 78	Italy → 24
Switzerland → 12	Netherlands → 7
Belgium → 5	Poland → 1
France → 2	Austria → 1



INFRASTRUCTURAL PROBLEMS → Total 2023: 139

Germany → 78	Italy → 33
Switzerland → 10	Netherlands → 11
Belgium → 3	Austria → 2
Hungary → 1	France → 1



TERMINAL PROBLEMS → Total 2023: 210

Germany → 91	Italy → 64
Switzerland → 10	Netherlands → 29
Belgium → 10	Austria → 2
Spain → 2	France → 2



SIGNAL PROBLEMS → Total 2023: 186

Germany → 110	Italy → 37
Switzerland → 17	Netherlands → 10
Belgium → 3	France → 4
Denmark → 2	Poland → 1
Croatia → 1	Hungary → 1



BAD WEATHER → Total 2023: 40

Germany → 16	Italy → 10
Switzerland → 1	Netherlands → 3
Belgium → 5	Austria → 4
Serbia → 1	



OTHER MOTIVATIONS: Total 2023: 403

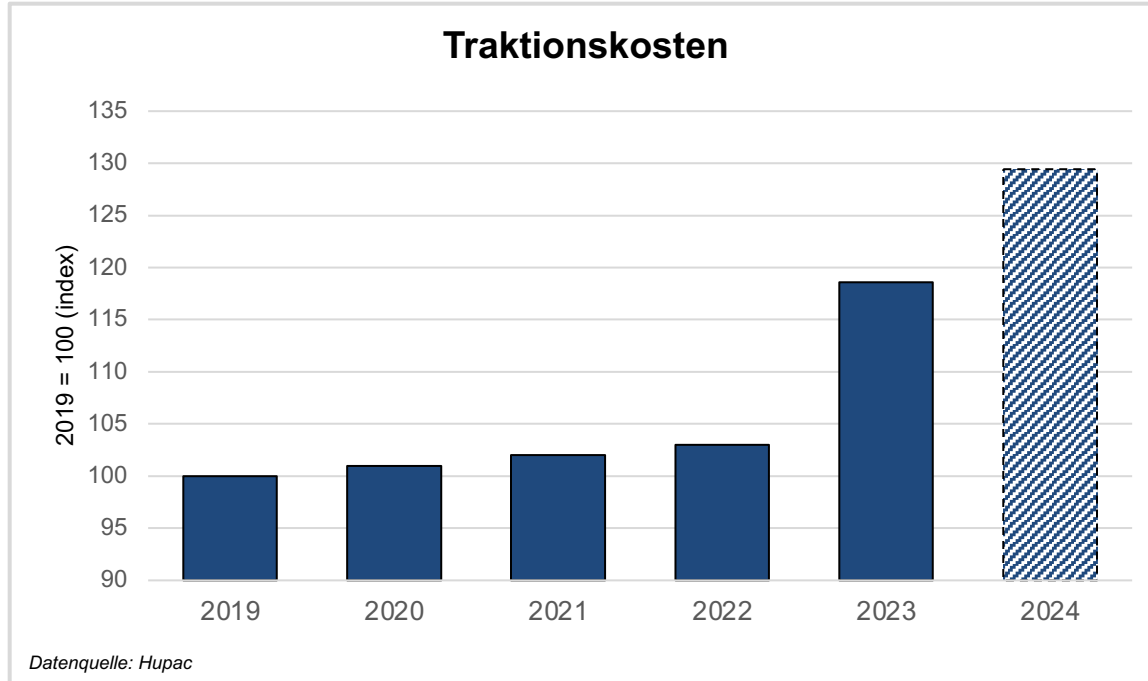
Germany → 165	Italy → 71
Switzerland → 74	Netherlands → 29
Belgium → 35	Austria → 4
France → 21	Luxembourg → 1
Sweden → 1	Serbia → 2



- Störungen auf der europ. Transportschlagader - dem RALP - beeinflussen kontinuierlich das Transportfließband
- ca. 1000 Störungen/a erzeugen eine durchschnittl. Verspätung aller Züge von 4-6h
- Dies sind allein im Hupacsystem ca. 50.000 h wertvoller Ressourcen

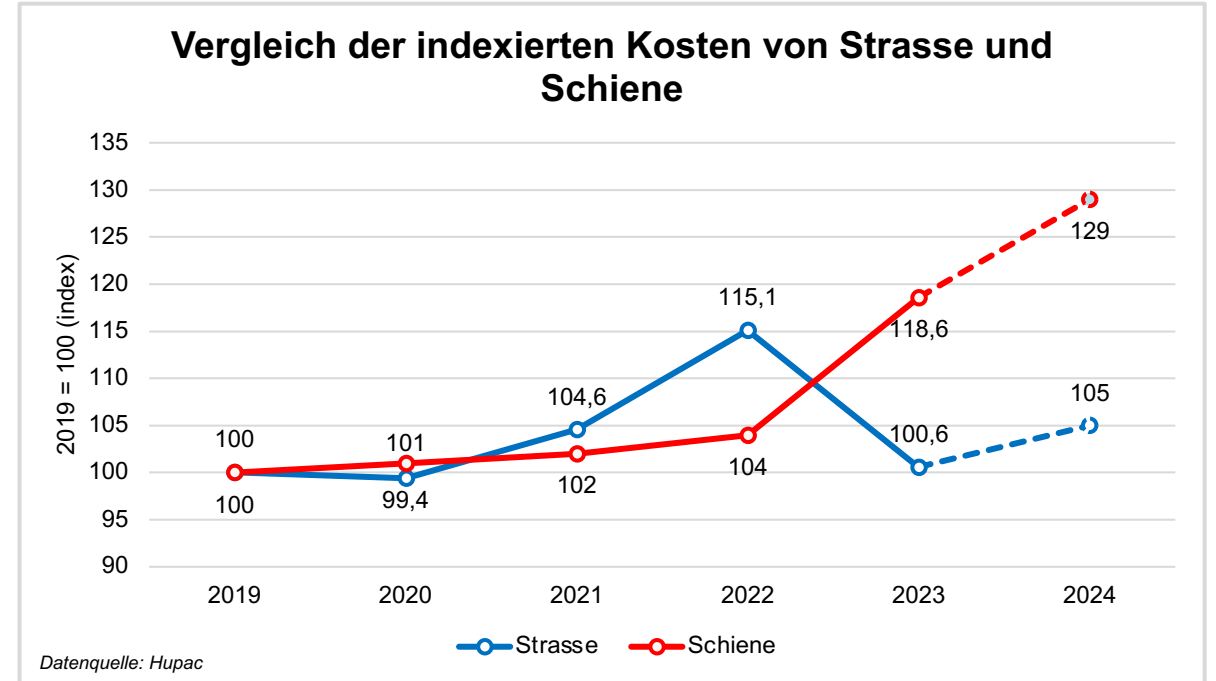
Steigende Kosten bei sinkender Qualität im UKV

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. 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

Ein Modalshiftziel von 30% in 2030 ff ist nur mit Ambition und Intelligenz erreichbar.

Der Anteil des KV im Eisenbahnsystem in der Zukunft wird anwachsen und andere Verkehrsmengen werden reduziert. In der Summe aller Verkehrsmengen heisst das ca. 50% mehr Volumen. ABER NICHT: 50% mehr Züge!!!

Es gab immer schon die 10 besten Gründe den Kopf in den Sand zu stecken!

1. Keine Infra Kapazität
2. Es wird erstmal gebaut
3. Enorm schlechte Qualität auf der Infrastruktur
4. Neue Ideen sind zu technisch und dann zu teuer
5. Es fehlt das geeignete Material, mehr geht doch nicht

Top 1: töten wir die Killerargumente

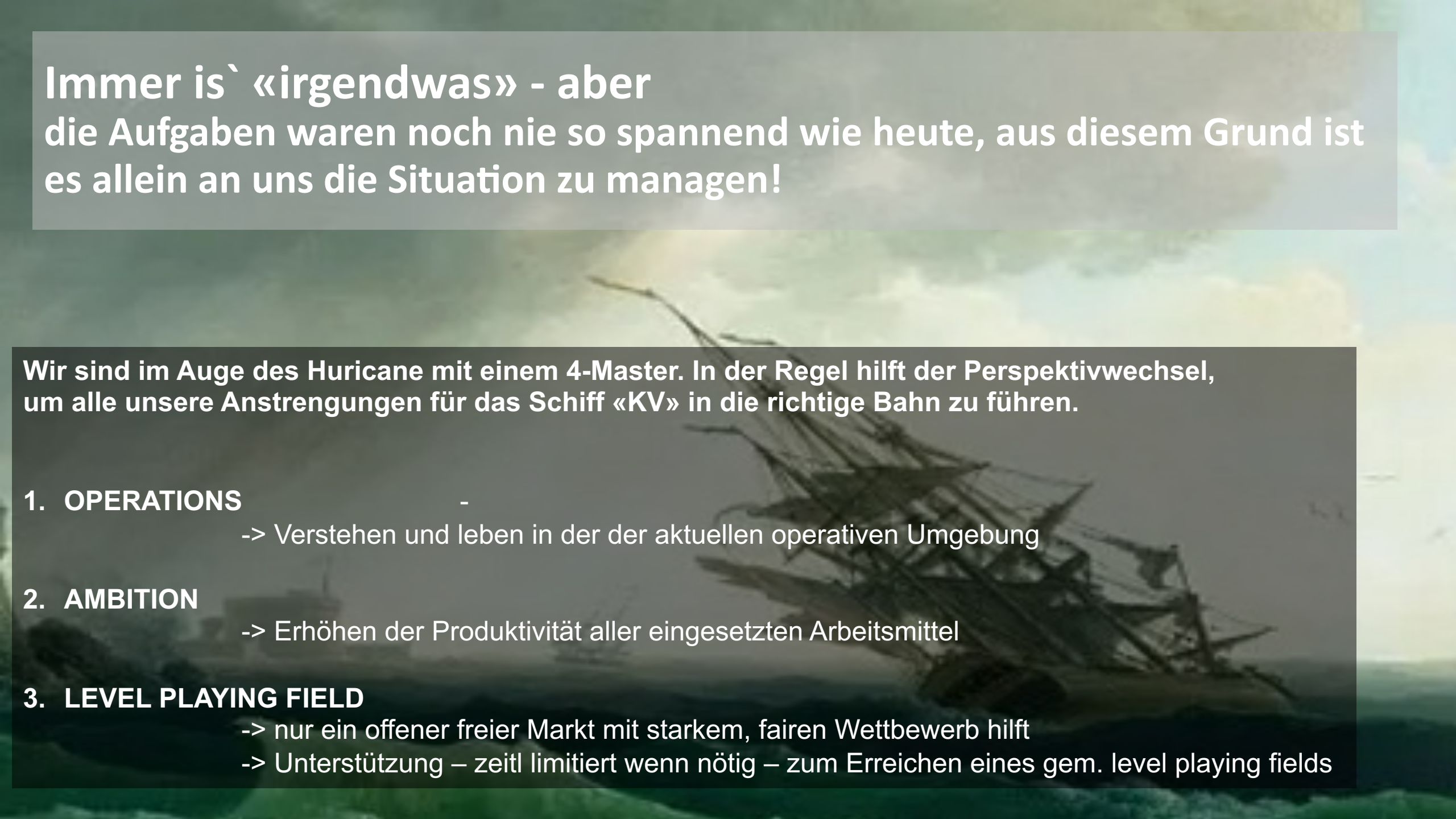
6. Dazu reicht es nicht
7. Auch wenn man es will
8. Das kriegen wir nicht hin
9. Der Wettbewerb macht verrückte Preise und ist stärker
10. In der CH kosten Trassen xCHF/Km in D y€/km mit Trafög (yx2)€/km in NL z€/km etc

Operations

Ambition

Totschlagargumente

Level playing
Field



Immer is` «irgendwas» - aber
die Aufgaben waren noch nie so spannend wie heute, aus diesem Grund ist
es allein an uns die Situation zu managen!

Wir sind im Auge des Hurricane mit einem 4-Master. In der Regel hilft der Perspektivwechsel,
um alle unsere Anstrengungen für das Schiff «KV» in die richtige Bahn zu führen.

1. OPERATIONS

-
-> Verstehen und leben in der der aktuellen operativen Umgebung

2. AMBITION

-> Erhöhen der Produktivität aller eingesetzten Arbeitsmittel

3. LEVEL PLAYING FIELD

-> nur ein offener freier Markt mit starkem, fairen Wettbewerb hilft

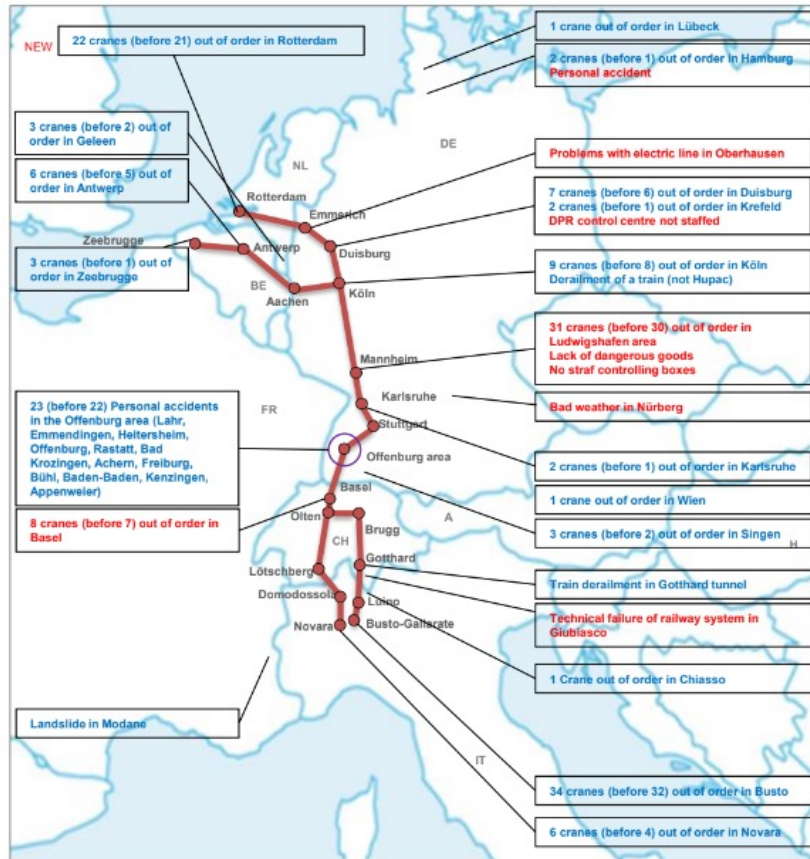
-> Unterstützung – zeitl limitiert wenn nötig – zum Erreichen eines gem. level playing fields

Lösungsidee: Perspektivwechsel Störungen

1. Störungen bleiben
2. Störbestehenszeiten reduzieren, um die Qualität zu stabilisieren



Frequent disturbances on the Hupac train lines (until w52)



01.01.2023 – 29.12.2023

TOTAL EVENTS 2023 → 1108

PERSONAL ACCIDENT → Total 2023: 130

Germany → 78	Italy → 24
Switzerland → 12	Netherlands → 7
Belgium → 5	Poland → 1
France → 2	Austria → 1

INFRASTRUCTURAL PROBLEMS → Total 2023: 139

Germany → 78	Italy → 33
Switzerland → 10	Netherlands → 11
Belgium → 3	Austria → 2
Hungary → 1	France → 1

TERMINAL PROBLEMS → Total 2023: 210

Germany → 91	Italy → 64
Switzerland → 10	Netherlands → 29
Belgium → 10	Austria → 2
Spain → 2	France → 2

SIGNAL PROBLEMS → Total 2023: 186

Germany → 110	Italy → 37
Switzerland → 17	Netherlands → 10
Belgium → 3	France → 4
Denmark → 2	Poland → 1
Croatia → 1	Hungary → 1

BAD WEATHER → Total 2023: 40

Germany → 16	Italy → 10
Switzerland → 1	Netherlands → 3
Belgium → 5	Austria → 4
Serbia → 1	

OTHER MOTIVATIONS: Total 2023: 403

Germany → 165	Italy → 71
Switzerland → 74	Netherlands → 29
Belgium → 35	Austria → 4
France → 21	Luxembourg → 1
Sweden → 1	Serbia → 2

Störungen:

- In den letzten Jahren gab es konstant auf dem RALP ca. 1000 Strg/a -> das wird in der Zukunft nicht weniger
- Mit Infra GO gehe ich davon aus, dass nun Störbestehenszeiten reduziert werden.
- Die Nutzer haben ihre Verantwortung genommen und in den letzten 5 Jahren die ops- Reserven dramatisch aufgebaut.
- Leistung der Eisenbahnsystems aus Infra (IM) und Betrieb (RU) muss messbarer und performanter werden.
- Ein Trassenangebot ist ein Leistungsversprechen!

Lösungsidee: Perspektivwechsel in der Operations

Ungenutzte Bypässe muss man ertüchtigen und international nutzen, EU Versorgungsadern müssen eine gesicherte Kapazität erhalten.

Die Laufwege sind nicht festgeschrieben! Wann beginnen wir uns vorzubereiten?

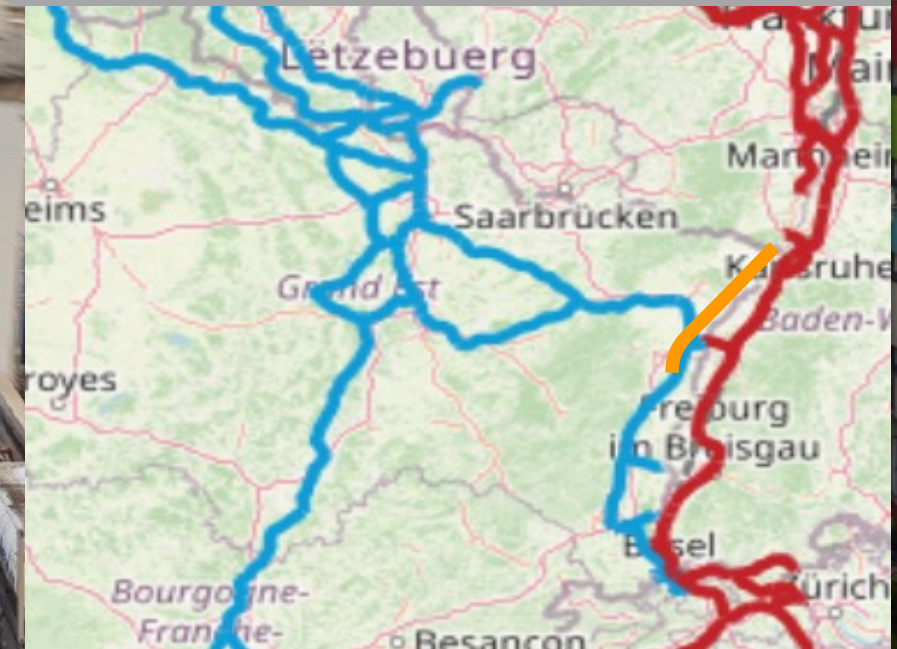
Europa vom Süden denken
Eine neue Perspektive der Ligurian Ports



Bypass Ost Korridor
Weniger Energie!!



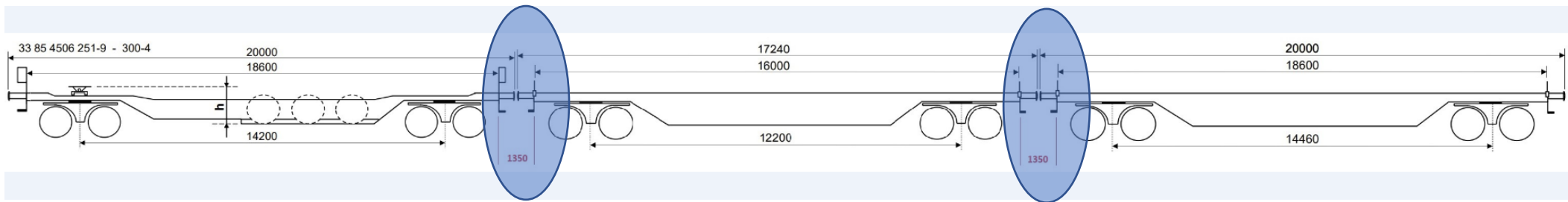
Auch int. Bypässe helfen, Verkehr zu verlagern



Lösungsidee: Perspektive Assets

Töte den toten Raum - Performancesteigerung durch Erhöhung des Payloads

- Mehr Performance ergibt sich aus Reduktion der Stückkosten oder Erhöhen der «Stückeinnahmen». Das Einfachste ist 1. der **740m Zug** UND der 2. **100% genutzte Laderaum**.
- Die Beseitigung des Berner Raums durch **Laderaumbündel** erzeugt min. 2-3 neue Stellplätze.



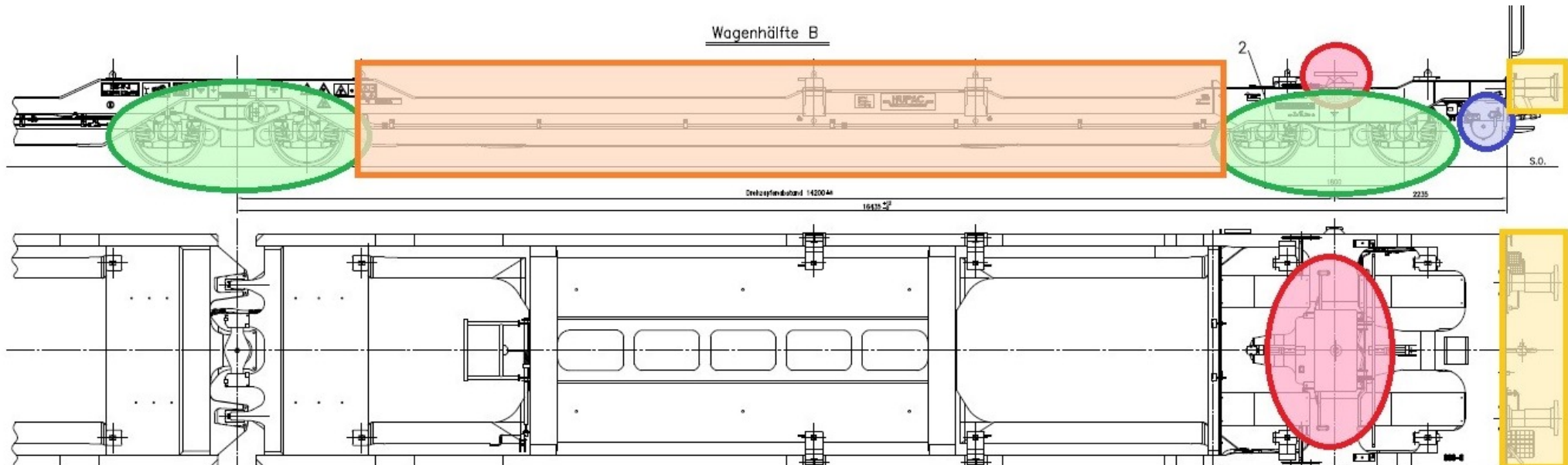
Sidekick1 : die Erhöhung der Zuglast ergibt sich durch den sinnvollen Einsatz der DAK am Beginn und Ende eines Laderaumbündels -> anstatt 30 Wagen mit DAK sind evtl 5 Bündel auszustatten.

Sidekick 2: 740m Zuglänge sind 40% mehr Kapazität Nutzung des totenraums sind ca. 10 % mehr Kapazität. Das ist ein grosser Bestandteil der zu erwartenden Mehrmengen!

Lösungsidee: Perspektive eingesetztes Kapital

stärkere Modularisierung der Assets, Anpassung der Verladelängen, der Bremstechnik muss unter dem rollenden Rad passieren

- Eisenbahnassets leben bilanziell 25 Jahre. Strassenfzg zwischen 5-8 Jahre. Der Innovationszyklus der Strasse ist vier Mal schneller als der der Schiene. Vor allem die Laderaumlänge, ist aktuell nicht synchronisiert. Wenn der KV der Verlagerungsunterstützer ist dann muss dieses Systemverständnis fundamental verankert werden.
- ABER: Es benötigt eben auch eine Modularisierungsidee der Eisenbahnassets ohne jeweils Neuzulassungsprozeduren zu starten.

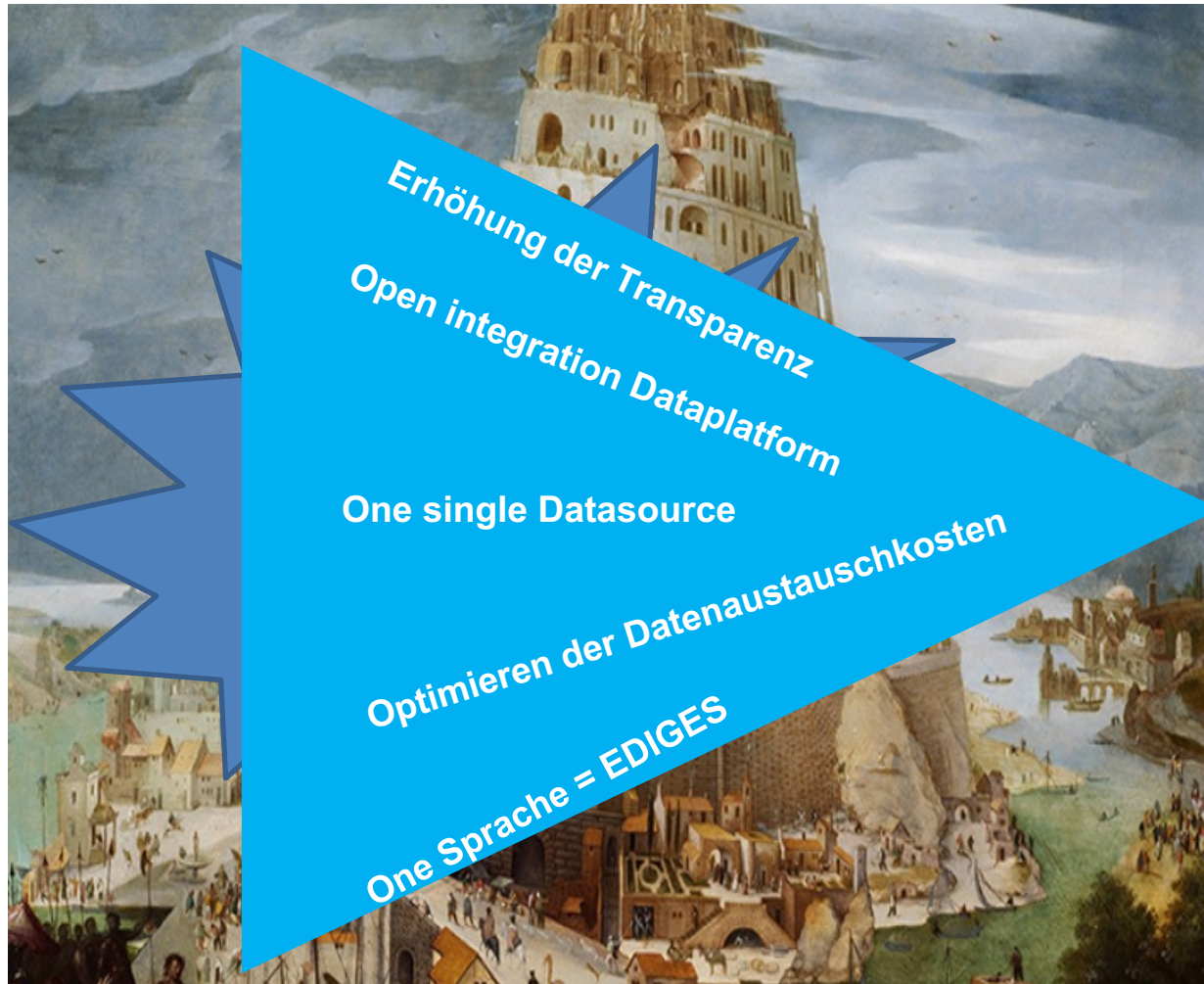


Lösungsidee: Perspektive Eingangsbarrieren für Neukunden in KV

Wir brauchen einen „Highway2Sell

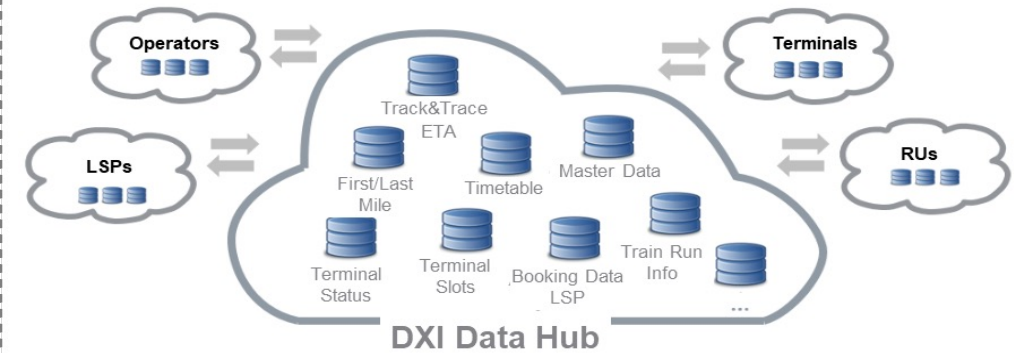


AMBIITION



Data Hub ist ein integrierter **hubzu rErhöhung** der Transparenz der intermodal supply chain

Open integration platform for the relevant Players



DXI is the result of Project K4.0 implemented in 2017-20



Der Markt im kombinierten Verkehr ist kleinteilig, die Markteintrittsbarrieren für Newentrants scheitern neben der Vielzahl an Beteiligten auch an der Datenmenge. **Open Data & Shared Data is King.**
Enabler wird der Intermodal Data Hub -> DXI

Perspektive Kapazität -> Generalsanierung / Korridorsanierung

Die Ertüchtigung des Netzes muss sein, um die Aufgaben der Zukunft zu meistern, die Lasten müssen gleich verteilt sein.

Korridorsanierung für INFRA

- Spart Zeit
- Spart Kosten



Korridorsanierung für GV

- Erhöht die direkten Kosten
- Verringert die Produktivität
- Gefährdet die Marktfähigkeit

Faire Verteilung der Lasten?

Sanieren betrifft uns alle UND es muss sein!

- In D wird bis 2030 **40 Vollsperrungen** geben
- **Vollsperrungen reduzieren dramatisch die Baukosten** und hat maximale Vorteile beim Bauen aber auch maximale Nachteile in der täglichen Betriebsführung
- **Umleitungen von >100 km** müssen bewertet werden
- INFRA GO muss nun zeigen, dass die Lasten gleich verteilt werden.
- Dieser Vorteil von ca. 10-20% bei der Abwicklung von Baustellen, sollte mindestens **zur Hälfte in einen Stabilisierungsfonds** eingezahlt werden, dieser sollte sodann gezielt für Ausgleichsmassnahmen sowie zur Ertüchtigung von Bypässen und weiteren Lastenausgleichen genutzt werden.

Perspektive Regulation:

Regulation darf helfen das Leben im Wettbewerb zu stabilisieren

LEVEL PLAYING FIELD

Neue Direktiven
Der EU

CT Directive

Count
Emmision

Capacity

Weight & Dim

Steuernde Wirkung
TOLL & TP Systeme

- Der KV muss leicht erklärbar bleiben
- Weniger Administration und leichter Zugang ins System nötig
- Ungleichbehandlungen reduzieren

- Die Kapazität im Krisenfall (Bauen, Störungen) muss bis min 80% gesichert sein

- Der KV verbindet Strasse und Schiene unterschiedliche Masse oder Dimensionen sind systemschädlich

- Trassenpreise in Europa variieren zwischen 0-17.4 €/km
- In D stehen wir in 2025 vor Preisanpassungen von 13.4%

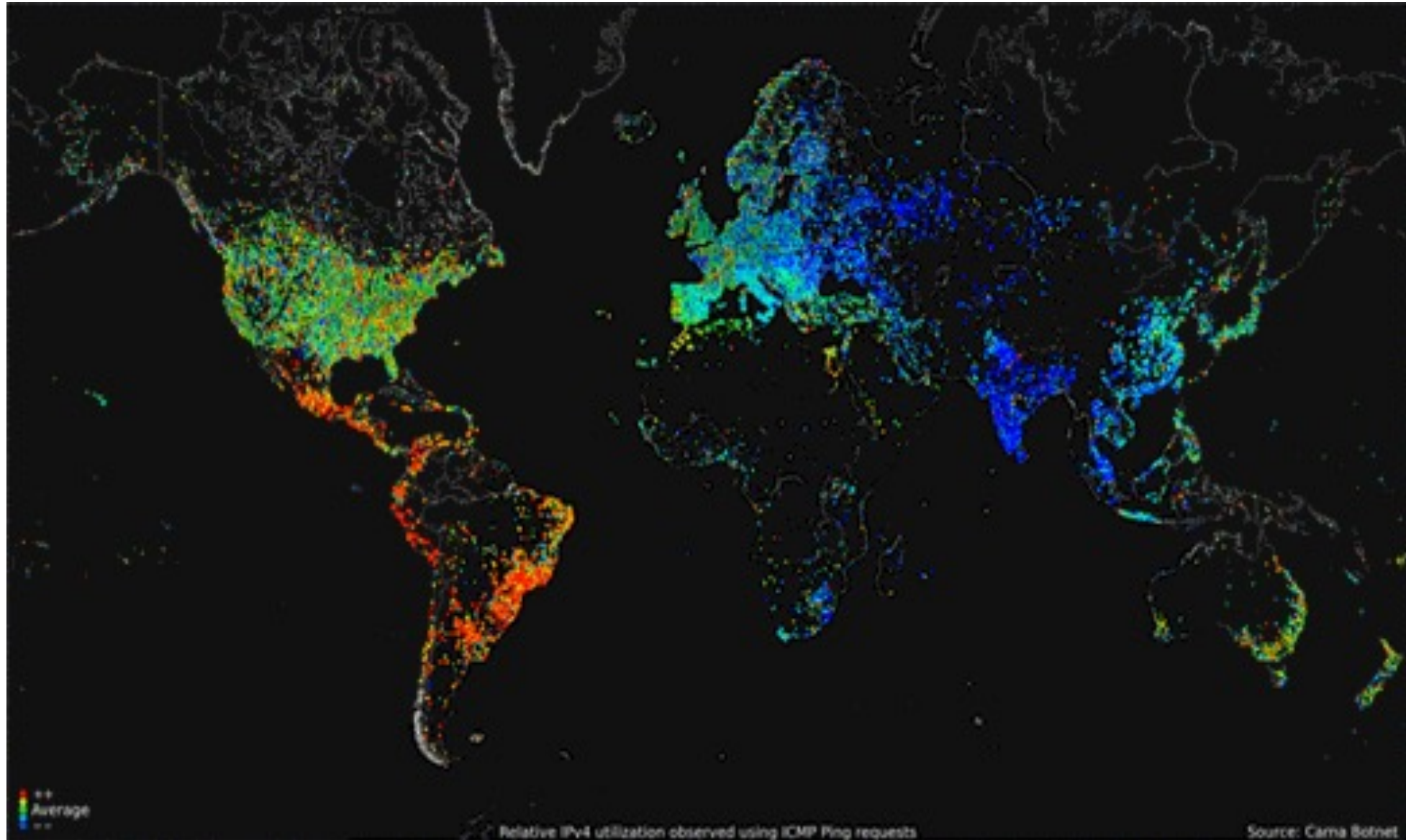
Mit den richtigen Menschen zu arbeiten bedeutet, ein Verständnis der unterschiedlichen Bedürfnisse zu entwickeln.

**Auch eine Ambition:
die richtige Arbeitsumgebung zu schaffen,
die richtigen Menschen wollen richtig behandelt werden.**



Smart org all` unserer Shipments wird unsere Welt verändern und den Office Job der Zukunft bilden, im „war of talents“ gilt es, Antworten zu haben.

Und, was ist mit der Globalisierung Menschen sind vernetzt – we cant stop it?



Zusammenfassung: Die deutschen Landwirte sollten uns kein Beispiel sein!

- Die Lösungen liegen vor uns auf dem Tisch, wir müssen die Dinge, die wir beeinflussen können erledigen
- Wir helfen als Sektor gemeinschaftlich, die **INFRASTRUKTUR besser zu nutzen** -> aber die **Lasten sollen fair verteilt** werden, Subventionskosten zur Stabilisierung des Umleitungsaufwand genutzt werden
- Erledigen wir die leichten Dinge, **Effizienz** z.B. durch Reduktion des toten Transportraums.
- Nutzen wir die **Technologie** **Effizienz** -> 10-20% DAK?
- Verstehen wir die operative **Logistik** **Effizienz** -> **Trassenkapazität muss auch im Baufall für die europ. K**
- **Erhöhen wir (endlich) die Z** **Effizienz** **Schiene zu belassen**
- Regulation darf uns helfen **Effizienz** **Subventionen sind dann ein zeitl.**
- **befristetes Hilfsmittel .**
- Wir stoppen nicht die **Globalis**
- Ohne – **junge – Menschen** keine
- **ZUDEM:** Heute diskutieren wir konstruktiv



Danke!
Thx!
Grazie!

