

Spezialausgabe des Schweizer Jahrbuchs für Verkehr 2019

Herausgeber:

Prof. Dr. Christian Laesser

Prof. Dr. Rico Maggi

Prof. Dr. Thomas Bieger

Prof. Dr. Widar von Arx

ISBN-Nummer
3-906532-31-3
ISSN 1423-4459

Alle Rechte vorbehalten
Copyright © 2019
Institut für Systemisches Management
und Public Governance
der Universität St.Gallen

SVWG Schweizerische Verkehrs-
wissenschaftliche Gesellschaft
IMP-HSG Institut für Systemisches
Management und Public Governance
der Universität St.Gallen

Dynamisierte grenzüberschreitende Bahnlogistik

*Kurt Metz*¹ (*kurtmetz.ch*)

Abstract

Bereits im Jahr 1998 wurden „Freight Freeways“ zur Förderung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs eingeführt. In ihrer Folge entstanden mehrere privatwirtschaftlich organisierte Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für den Schweizer Binnenverkehr wie auch für den Import-, Export- und vor allem den Transitverkehr. In ihrem Fahrwasser tauchten eine Reihe von neuen, ebenfalls privatwirtschaftlich agierenden Dienstleistungsfirmen auf, die mithalfen, die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu erhalten und teilweise gar zu erhöhen. Nach der ersten Euphoriephase ergaben sich allerdings Konsolidierungen durch Zusammenschlüsse und dem Verschwinden von nicht marktfähigen Unternehmen. Heute sind in Verkehren mit der und durch die Schweiz zusätzlich zum einst führenden Monopolisten SBB Cargo knapp ein Dutzend EVU tätig.

Keywords

Freeways, Rail Freight Corridors, Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Germersheimer Shuttle, HGK/RheinCargo, TXLogistik/FS Mercitalia, Rail4Chem/Captrain, BLS Cargo, Crossrail, SBB Cargo International, grenzüberschreitende Traktion, Multisystem-Lokomotiven, innovatives Rollmaterial, Wascosa, VTG, Operateure, ICF, Hupac, Ralpin, MEV, ACTS, Terminals, Rollmaterialunterhalt

1 Inhaltliche und redaktionelle Unterstützung leisteten: Stefanie Burri (BLS Cargo), Mario Domeniconi (ex SBB Cargo Marketing & Kommunikation, Lektorat), Seven Flore (SBB Cargo International), Thomas Isenmann (Trasse Schweiz), Christian Lorenz (Häfen und Güterverkehr Köln), Jürg D. Lüthard (Lektorat), Stephan Rauscher (Eisenbahndienstleiter), Bryan Stone (ex ICF), Andreas Theiler (Lektorat), Rudolf Thomet (ACTS & CT-XRail Service), Irmtraut Tonndorf (Hupac), Raphael Wild (RALpin)

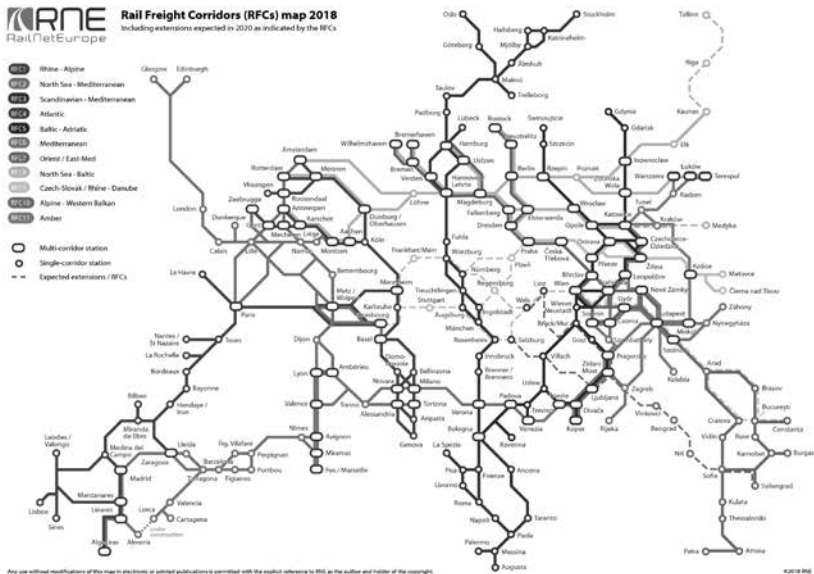
1 Einleitung

Die Richtlinie 91/440/EWG vom 29. Juli 1991 ist die Grundlage zur Entwicklung der Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) der Gemeinschaft. Mit ihr sollen Anpassungen an die die Erfordernisse des Binnenmarkts für die EVU erleichtert und ihre Leistungsfähigkeit erhöht werden. Spezifisch für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zielt die 91/440 darauf ab, internationalen Gruppierungen von EVU sowie einzelnen EVU, die Verkehrsleistungen im kombinierten Verkehr (KV) erbringen, das Zugangsrecht zu den Eisenbahnnetzen der Mitgliedstaaten zu garantieren.

Die erste konkrete Umsetzung war die Einführung der grenzüberschreitenden „Freeways“ auf den 1.1.1998. Sie lösten die nach nationalen Gesichtspunkten organisierten Transportsysteme ab durch direkte Verbindungen der Wirtschaftszentren. Diese folgen den Warenströmen quer durch den Kontinent und ohne Rücksichtnahme auf die traditionellen Staatsgrenzen. 2005 wurden sie durch die RNE-Korridore abgelöst (RailNetEurope, Vereinigung der europäischen Infrastrukturbetreiber und Trassenvergabestellen).

Mit der Umsetzung der EU-Verordnung 913/2010 im November 2013 entstand der RFC1 „Rhine – Alpine“, der erste dieser heute „Rail Freight Corridors“ (RFC) genannten „Freeways“. Er führt von Rotterdam / Antwerpen / Zeebrugge nach Genua entlang dem rechten Rheinufer über Basel – durch die Schweizer Alpen via Lötschberg-Simplon und Gotthard – Mailand nach Genua. Der zweite Korridor - RFC2 „North Sea – Mediterranean“ – führt von Schottland-England / Amsterdam-Antwerpen / Zeebrugge linksrheinisch durch Frankreich sowohl nach Basel (wo er sich mit dem RFC1 Richtung Süden vereinigt) wie auch weiter südwestwärts via Lyon nach Marseille.

Abbildung 1: Die europäischen Rail Freight Corridors im Jahr 2018



Quelle: Rail Net Europe

1 Private EVU-Initiativen in Europa

1.1 European Rail Shuttle (ERS)

Schon vor Inkrafttreten der 91/440 gründeten die Reedereien P&O Nedlloyd, Sea-Land und Maersk zusammen mit NS Cargo (ehemalige Güterverkehrstochter der niederländischen Staatsbahn und heute als DB Cargo Nederland tätig) mit European Rail Shuttle (ERS) den ersten Bahnoperator, der nicht mehr mehrheitlich von den Bahnen kontrolliert wurde. ERS nahm den Betrieb im Januar 1994 mit drei wöchentlichen Rundläufen zwischen Rotterdam und Melzo durch die Schweiz auf. Die Vertreter der Hochseeschifffahrt wollten angesichts des boomenden Geschäfts mit Überseecontainern und der Einführung von Mega-Containerschiffen die Schiene vermehrt für ein rasches Abfahren der Behälter aus den Häfen ins Hinterland nutzen. Dazu erstellten sie vor mittlerweile über 25 Jahren einen noch heute aktuellen Anforderungskatalog, um die Bahnproduktivität zu erhöhen und die Transporte auf der Schiene zu konkurrenzfähigen Preisen gegenüber dem reinen Strassentransport zu ermöglichen. Dazu gehörten:

- Langstreckenzügen ist die gleiche Priorität einzuräumen wie Intercitys im Personenverkehr
- Kontrollen von Sicherheitsstandard und Papieren sind nur am Abgangsterminal vorzunehmen
- Auf Lokomotivwechsel unterwegs ist zu verzichten (...) ²
- Lokomotivführer sollen grenzüberschreitend fahren
- Der Einkauf von Trassen und Traktion ist bei einer neutralen, unabhängigen Stelle anzusiedeln
- Die Vorlaufzeiten für neue Trassen- und Fahrplanwünsche sind zu verkürzen, um den rasch wechselnden Marktbedürfnissen gerecht zu werden
- Die Infrastrukturen einschliesslich Terminals sind rund um die Uhr zu nützen
- Wagen und Züge müssen rascher gewendet und höher ausgelastet werden

Was damals im Zeitalter der monopolistischen Nationalbahnen revolutionär tönte, ist auch im Jahre 2019 erst teilweise umgesetzt.

1.2 BASF Werksbahn

Als eines der ersten neuen Eisenbahnverkehrs-Unternehmen startete die Werksbahn der BASF in Ludwigshafen im September 1997. Der „Germersheimer Shuttle“ war ein abendlicher Containerzug zwischen dem BASF-eigenen Rangierbahnhof in Ludwigshafen und dem Binnenschiffs-Terminal von Germersheim am Rhein auf der Infrastruktur der Deutschen Bahn. Für DB Cargo war der Verkehr über die 30 Kilometer kurze Strecke bedeutungslos und daher vernachlässigbar. BASF wollte jedoch das regionale Strassennetz von 15'000 jährlichen LKW-Fahrten entlasten. Die Tragwagen wurden von DB Cargo angemietet. Rangierdieselloks des Typs V100 besass die BASF-Werksbahn und sie beschäftigte bereits fünfzehn ausgebildete Streckenlokomotivführer. An aufkommensstarken Tagen verkehrte ein Zug mit bis zu 25 vierachsigen Waggons mit einer Anhängelast von 1'500 Tonnen. Es blieb nicht beim Germersheimer-Shuttle. Ab April 1999 beförderte die BASF-EVU fünf Züge pro Woche aus den nordhessischen Kaliumabbaugebieten bei Kassel nach Ludwigshafen. Die sechssachsige dieselelektrische Streckenlok „Blue Tiger“ zog dreissig Waggons mit tausend Tonnen für die Düngemittelproduktion des Chemieunternehmens. Für die BASF war der „Ausbruch“ aus dem Werksbahnhof (2'000 Rangierbewegungen pro Tag) auf die Strecke vorab Mittel zum Zweck, um die verkrusteten Strukturen und veralteten Denkweisen des Monopolisten DB

² Dies führte dazu, dass in einer ersten Phase Diesellokomotiven von Rotterdam bis nach Muttenz durchfahren.

Cargo aufzubrechen: „Wir werden unseren Eisenbahnbetrieb ausserhalb des Werks sofort einstellen, wenn eine Eisenbahnverkehrs-Unternehmung die Qualität und den Service zu vergleichbaren oder günstigeren Bedingungen erbringt, als dies die unsere erreicht. Das kann die DB Cargo, eine Hafengebäudebahn oder jede auf den öffentlichen Netzen zugelassene Gesellschaft sein“, sagte Dr. Wolfgang Dubiel, damaliger Leiter der Verkehrswirtschaft der BASF AG dem Redaktor des SBB Cargo Magazins (Reportage erschienen in der Nr. 3/99). Der Anreiz für den Wettbewerb sollte Früchte tragen.

1.3 Von der HGK zur RheinCargo

Die Gründung der Häfen und Güterverkehr Köln fand im Zuge einer Neuorganisation der Stadtwerke Köln GmbH bereits im Juli 1992 statt. Als bisher starke regionale Eisenbahn agierte die HGK durch gezielte Fernverkehrsverbindungen auf der Schiene bis ins benachbarte Ausland: 1999 wurde die erste Fernverkehrs-Verbindung Köln – Rotterdam und 2000 die Relation Köln – Basel von der HGK realisiert. Die Nord-Süd-Achse zwischen den Westhäfen und Oberitalien wurde in Kooperation mit den Partner- und Beteiligungsunternehmen SBB Cargo, Swiss Rail Cargo Köln (heute SBB Cargo International) und ShortLines B.V. Rotterdam bedient. Im August 2012 übertrug die HGK diesen Teil ihres aktiven Geschäfts auf die RheinCargo, eine gemeinsame Tochtergesellschaft mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen. Heute ist RheinCargo die grösste private deutsche Güterbahn mit 90 eigenen Lokomotiven und einem transportierten Volumen von mehr als 20 Millionen Tonnen. RheinCargo bedient sich der HGK Tochtergesellschaft Rheinland Cargo Schweiz mit Sitz in Basel und fährt auch in die Schweiz, so beispielsweise mit Kohlenstaubzügen aus dem Ruhrgebiet ins Zementwerk von Untervaz.

1.4 TXLogistik zu FS Cargo/Mercitalia

Im Jahr 1999 gründeten fünf Privatpersonen das Eisenbahnverkehrsunternehmen TX Logistik AG (TXL). 2003 wurden erste grenzüberschreitende Verkehre nach Italien und in die Niederlande gestartet sowie Tochterunternehmen in Österreich und der Schweiz eingerichtet. TX Logistik war das erste EVU, das als Integrator agierte: Traktion, Wagenpark und Selbstvermarktung der Züge mit eigenem Auslastungsrisiko aus einer Hand. Ausserdem erfolgte eine Kooperation mit der italienischen Staatsbahn FS, die einen Anteil von 15 Prozent am Gesellschaftskapital übernahm. 2004 begann ein Tochterunternehmen in Schweden und erste Transitverkehre durch die Schweiz wurden aufgenommen. Ein Jahr später übernahm FS Trenitalia mit 51 Prozent die Mehrheit an der Gesellschaft, was zum Ausbau der Verkehre von Nord- und Mitteleuropa nach Italien führte. 100-prozentige Tochterunternehmen existieren in Österreich, Schweden, Dänemark und der Schweiz mit Sitz in Basel. Heute ist TXL vollständig im Besitz der Mercitalia Gruppe, Tochter der FS, agiert jedoch operativ völlig unabhängig. TXL gehört mit 80 Lokomotiven (in Eigenbesitz, geleast und gemietet), über tausend eigenen Waggons, knapp 500

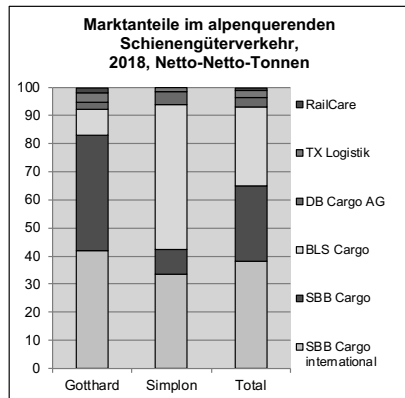
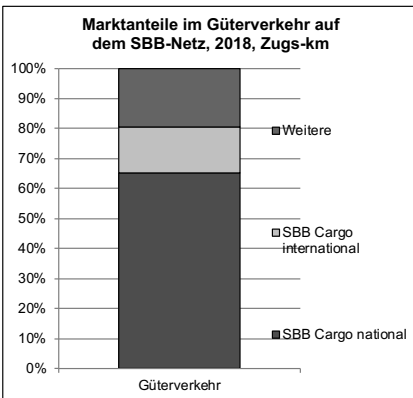
Mitarbeitenden und wöchentlich 385 Ganzzügen in elf Ländern zu den grössten EVU in Europa.

1.5 Rail4Chem zu Captrain

BASF hielt Wort und betätigte sich nicht weiter als EVU ausserhalb ihrer eigenen Gleisinfrastruktur. Daher gründete sie im Jahr 2000 die Rail4Chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH (R4C) als Joint-Venture mit dem Schweizer Transportunternehmen Bertschi mit Sitz in Dürrenäsch (Spezialist für intermodale Chemieverkehre) und den beiden Hamburger Firmen Hoyer (Logistikunternehmen für Flüssigtransporte) und VTG AG (Vermieterin von Eisenbahnwaggonen). R4C nahm im März 2001 in Ludwigshafen den Betrieb auf und begann als Branchenbahn für die Chemie. Anfang 2003 trat sie in eine Kooperation mit TX Logistik und der Duisburger Hafen AG ein und entwickelte sich zum branchenübergreifenden Anbieter von komplexen nationalen und grenzüberschreitenden Eisenbahndienstleistungen. Im Februar 2008 kaufte sie der französischen Veolia-Konzern. Mittlerweile sind die Logistikaktivitäten der Veolia Gruppe an die französische Staatsbahn SNCF übergegangen. Sie ist somit über ihre Tochter Captrain Deutschland nun Eigentümerin der R4C, was sich seit 2012 in ihrem neuen Namen Rail4Captrain mit Sitz in Berlin widerspiegelt. Allerdings ist sie heute nicht mehr als EVU tätig, sondern nur noch als Vermieterin von Eisenbahnpersonal.

Abbildung 2: Übersicht des Stands der Entwicklungen in der Schweiz

Marktanteile im Schweizer Schienengüterverkehr



Quelle: Trasse Schweiz AG

Im gesamtschweizerischen Schienengüterverkehr dominieren, gemessen an den Zugskilometern, SBB Cargo und SBB Cargo International mit einem Anteil von 80 Prozent. Im alpenquerenden Verkehr sind es nach wie vor zwei Drittel, wobei BLS Cargo auf der Lötschberg-Simplonachse mehr als die Hälfte der beförderten Netto-Netto-Tonnen fährt.

Abbildung 3: SBB Cargo International mit moderner Flotte



Quelle: SBB Cargo International führt Züge aus den Nordseehäfen mit neuen Vectron Lokomotiven von Siemens nach Süden; die Loks sind längerfristig gemietet bei European Locomotive Leasing. (Foto: SBB CI).

2 Neue Güterbahnen für die Schweiz

2.1 BLS Cargo

Als Folge der Liberalisierung im Schienengüterverkehr gründete die BLS Lötschbergbahn AG im April 2001 die BLS Cargo AG. Diese übernahm per 1. Juli 2001 das bisherige Güterverkehrsgeschäft der BLS AG. Mit einem Marktanteil von nur fünf Prozent am Verkehrsaufkommen in und durch die Schweiz suchte sie im Ausland nach strategischen Partnern. Im Juni 2002 wurde das Aktienkapital erhöht und zwanzig Prozent an die DB Cargo veräußert; 2,3 Prozent übernahm das italienische Speditionsunternehmen «Ambrogio Trasporti», das über eigene Terminals in Norditalien verfügt und als Ganzzugkunde bereits über die Lötschberg-Simplon-

Achse fuhr. Ab Mai 2003 wurde der Güterverkehr im freien Netzzugang mit einem täglichen Zugpaar auf der Gotthardachse aufgenommen und bis Ende Jahr auf rund 80 Züge pro Woche ausgebaut. Um auch in Italien besser agieren zu können, gründete sie im Jahr 2006 die BLS Cargo Italia S.r.l. Zugleich erhielt die BLS Cargo AG in Deutschland den Netzzugang. Um die Formalitäten und Zugskontrollen an der Grenze zu Deutschland zu vereinfachen, wurde ein Jahr später die BLS Cargo Deutschland GmbH ins Leben gerufen. Im Jahr 2008 erfolgte die Auslieferung mehrerer Mehrsystemlokomotiven, die erlauben, ohne Lokwechsel durch die Länder Deutschland, Österreich, Italien und in der Schweiz zu fahren. 2008 erhöhte die damalige DB Schenker Rail ihren Aktienanteil auf 45 und Ambrogio auf drei Prozent. BLS Cargo kaufte 2014 die von DB Schenker Rail gehalten Aktien zurück – diese hatte sich auf der Gotthardachse mit der Konkurrentin SBB Cargo arrangiert -, die dann 2016 an SNCF Logistics veräußert wurden. Per 1. Januar 2019 übernahm BLS Cargo alle Aktien der belgischen EVU Crossrail. Durch die Übernahme sichert sich BLS Cargo nachhaltig den Zugang zu Transportleistungen in Belgien und Deutschland. Mit einem Marktanteil von rund 30% im Transit durch die Schweiz, ist BLS Cargo zweitgrößtes Güter-EVU in der Schweiz.

Abbildung 4: BLS Cargo Traxx-Lok von Bombardier zieht einen Ganzzug des Spediteurs und BLS Cargo-Minderheitsaktionärs Ambrogio



Foto: BLS Cargo

2.2 Crossrail zu BLS Cargo

Crossrail war ursprünglich der Markenname der Regionalverkehr Mittelland (RM) für den Betrieb von unbegleitetem kombiniertem Güterverkehr auf der Nord-Süd-Hauptachse zwischen Holland und Italien via die Lötschberg-/Simplonachse. Sie wurde im Januar 2004 gegründet und im Februar angesichts der Fusion von RM und BLS Lötschbergbahn in ein selbständiges Unternehmen ausgliedert. Am 1. Januar 2006 übernahm sie die Arbeiter und Angestellten des Unternehmensbereichs Logistik + Güterverkehr der RM und alle im Güterverkehr eingesetzten Produktionsmittel. Crossrail begann so mit 50 Mitarbeitenden an den Standorten Wiler bei Utzenstorf, Domodossola und Duisburg. Sie kaufte fünf elektrische Streckenlokomotiven von RM und betrieb fünf gemietete Lokomotiven für den Verkehr Duisburg–Wiler. Sie übernahm auch die Terminal- und Lageranlagen „Cargodrome“ in Wiler sowie das Terminal in Domodossola. Am 20. Dezember 2005 teilten RM und die australische Investmentfirma Babcock & Brown (B&B) den Verkauf aller Anteile von Crossrail und das Cargodrome an B&B mit. Im Juni 2007 wurden die Speditiionsaktivitäten an die niederländische Firma Ewals Cargo Care verkauft, um sich nur noch auf Ganzzugsverkehr zu konzentrieren. Am 3. Oktober 2007 teilte die Crossrail AG die Absicht mit, mit dem belgischen EVU Dillen & Le Jeune Cargo (DLC) zu fusionieren. B&B ging 2009 in Folge der Finanzkrise in Liquidation. Ab Anfang 2012 waren dann die österreichische Spedition LKW Walter mit 25 Prozent und die italienische General Transport Service (GTS) mit 10 Prozent an Crossrail beteiligt. Le Jeune Capital & Partners hielten 20 Prozent, Hupac 25 Prozent, die Reederei MSC Belgium (Tochter der Genfer MSC-Gruppe) 10 Prozent und das Schweizer Transportunternehmen Bertschi 10 Prozent der Aktien. Per 22. Dezember 2014 übernahm die deutsche Rhenus-Holding mit 50,1 Prozent die Mehrheit an Crossrail. Ab April 2016 war die Crossrail zu 75 Prozent in Besitz der deutschen Rhenus-Holding und zu 25 Prozent der LKW Walter. Mitte Februar 2017 übernahm SBB Cargo International die Verkehre von Crossrail in der Schweiz und Italien. Damit gingen auch Teile der modernen Triebfahrzeuge sowie das Lokpersonal zu SBB Cargo International über. Crossrail war weiterhin in Deutschland und Belgien aktiv und positionierte sich in der Schweiz als Dienstleister für Lokpersonal. Per 1. Januar 2019 übernahm BLS Cargo von der Rhenus-Gruppe alle Anteile an Crossrail mit 180 Mitarbeitenden und 70 Millionen Euro Umsatz auf dem Güterkorridor Belgien – Deutschland – Schweiz – Italien.

2.3 Brunner Railway Services zu DB Cargo Schweiz

Die DB Cargo Schweiz GmbH mit Sitz in Basel ist die Schweizer Tochtergesellschaft der DB Cargo AG. Das Unternehmen ging 2007 als Railion Schweiz GmbH aus der Schweizer Brunner Railway Services GmbH (Dietlikon) hervor. Das Unternehmen wurde im Februar 2009 zu DB Schenker Rail Schweiz GmbH umbenannt; 2016 erhielt es seinen heutigen Namen. Im grenzüberschreitenden Verkehr mit der Schweiz kooperierte die damalige Railion Deutschland AG (später DB Schenker

Rail, heute DB Cargo) seit 2001 mit der BLS Cargo. Aufgrund der sogenannten Basisvereinbarung zwischen SBB und BLS von 2001, führt die BLS Cargo in der Schweiz keinen Einzelwagenladungsverkehr mehr durch. Nach der Übernahme der Brunner Railway Services GmbH – sie führte Züge in der Schweiz und Deutschland – wurde Railion Deutschland auch ohne den Partner BLS Cargo im Einzelwagenladungsverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz tätig. Mit der Gründung der XRail Allianz im Februar 2010 einigten sich sieben Europäische Güterbahnen darauf, darunter auch die damalige DB Schenker Rail Deutschland AG und SBB Cargo AG, dass die Einzelwagenladungsnetze zukünftig wieder ausschließlich durch die jeweiligen Heimbahnen betrieben werden. Damit wurden die Aktivitäten von DB Schenker Rail Schweiz GmbH im Einzelwagenladungsverkehr in der Schweiz eingestellt. Innerhalb des Europäischen Netzwerkes der DB Cargo Gruppe erhielt deren Schweizer Tochterunternehmen daher neue Aufgaben, insbesondere im Auf- und Ausbau von internationalen Ganzzugsverkehren im Import und Export von und nach der Schweiz bis hin zu Anschlussgleisbedienungen in verschiedenen Industrieanlagen.

2.3 SBB Cargo International

SBB Cargo International (SCI) wurde 2010 mit Sitz in Olten gegründet. Das Aktienkapital halten heute die SBB Cargo AG (75 Prozent) und Hupac AG (25 Prozent seit 2011). SCI fokussiert sich auf das Fahren von Ganzzügen vorab des Kombinierten Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse zwischen Deutschland und Italien. Kernelement der Unternehmensstrategie ist die Erhöhung der Produktivität von Lokomotiven und Lokführern. Dies wird über ein vertaktetes Produktionssystem mit hohen Lokumläufen und reduzierten Standzeiten sowie über die Konzentration auf aufkommensstarke Relationen erreicht. SBB Cargo International nahm Anfang 2011 den operativen Betrieb auf und beschäftigt Mitarbeitende in Deutschland, der Schweiz und Italien. Aus der bestehenden Flotte von SBB Cargo wurden vorerst rund hundert Streckenlokomotiven angemietet; rund die Hälfte davon sind moderne Mehrsystemloks für den grenzüberschreitenden Einsatz. Die operative Steuerung der Verkehre erfolgt zentral von der eigenen Leitstelle in Olten. SBB Cargo International besitzt operative Tochtergesellschaften in Deutschland mit Sitz in Duisburg und Italien mit Standort Gallarate.

2.4 Rheinland Cargo Schweiz

Logistische Komplettlösungen aus einer Hand erbringt die HGK (seit 2012 über ihre Beteiligung RheinCargo) in Deutschland, den Niederlanden und seit 2014 auch in der Schweiz mit ihrer Tochter Rheinland Cargo mit Sitz in Basel für direkte Verkehre durch die Schweiz nach Italien.

2.5 Transalpin Eisenbahn

Die Transalpin Eisenbahn AG (TAE) mit Sitz in Basel ist eine Tochtergesellschaft der Captrain Deutschland CargoWest GmbH und diese wiederum eine der Logistiksparte der französischen SNCF Geodis. TAE ist spezialisiert auf den alpenquerenden Schienengüterverkehr nach Italien, den sie gemeinsam mit der Schwester-gesellschaft Captrain Italia anbietet.

2.6 TX Logistik

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 übernahm die TX Logistik AG in Muttenz/Basel die Traktion in der Schweiz wieder in Eigenregie und schloss die Lücke in ihrem Netzwerk zwischen Deutschland und Italien auf dem wichtigen Rhein-Alpen-Korridor. Um im grenzüberschreitenden Geschäft interoperabel und leistungsstark agieren zu können, investiert TX Logistik in 40 moderne Traxx-Mehrsystemlokomotiven, die ab 2019 von Bombardier ausgeliefert werden.

2.7 Widmer Rail Services

Die WRS Widmer Rail Services AG wurde im November 2007 mit Sitz in Buochs gegründet. Seit 2012 ist die WRS ein konzessioniertes EVU. Sie fährt Rangier- und Bauzüge und traktioniert Güter- und Personenzüge mit rund zwei Dutzend Lokomotiven unterschiedlichster Bauart in der Schweiz und in Deutschland. Sie beschäftigt über sechzig Mitarbeitende und besitzt eine Tochtergesellschaft in Karlsruhe.

2.8 Eisenbahndienstleister

Die in Thayingen ansässige Eisenbahndienstleister GmbH wurde 2007 gegründet als Personaldienstleister (Lokführer, Visiteure/Wagenmeister, Rangierbegleiter) und ist tätig als EVU im Güterverkehr in die und in der Schweiz, so auch für BLS Cargo, DB Cargo Schweiz und SBB Cargo. Sie erbringt Leistungen in der Bahnbaulogistik und im Rangierdienst teils mit sechs eigenen Lokomotiven. Diese können von anderen EVU auch kurzfristig mit Personal angemietet werden. Das Unternehmen bildet ebenfalls Fachleute aus und zählt aktuell 41 Mitarbeitende.

Abbildung 5: Welche EVU in der Schweiz Trassen bestellen



Quelle: Trasse Schweiz AG

3 Korridore für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr

Der grenzüberschreitende Bahngüterverkehr ist auf attraktive und bedürfnisgerechte Trassenangebote angewiesen. Die Europäische Union schuf mit der EU-Verordnung 913/2010 „zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr“ neun europäische Güterverkehrskorridore. Zwischenzeitlich sind zwei weitere Korridore in der Umsetzungsphase. Die Infrastrukturbetreiber und Trassenvergabestellen sind verpflichtet, enger als bisher zusammenzuarbeiten, grenzüberschreitend durchgehende und marktgerechte Trassen anzubieten und den Trassenbestellprozess zu vereinfachen.

3.1 Die Schweiz wirkt in zwei Korridoren mit

Zwar ist die Schweiz nicht Mitglied der Europäischen Union. Da unser Land aber im Herzen Europas liegt, wirkt die Schweiz in den Korridoren Rhein – Alpen und Nordsee – Mittelmeer aktiv mit.

3.2 Attraktive grenzüberschreitende Trassenangebote

Je Korridor erarbeiten die beteiligten Infrastrukturbetreiber und Trassenvergabestellen einen Korridor-Trassenkatalog, der marktgerechte grenzüberschreitende Güterverkehrs-Trassenangebote beinhaltet. Diese vorkonstruierten Güterverkehrstrassen (pre-arranged paths PaP) werden durch einen Korridor-OneStop-Shop im Auftrag der beteiligten Infrastrukturbetreiber und Trassenvergabestellen vergeben. Sie haben bei der Trassenvergabe eine erhöhte Priorität.

3.3 Spezifische Korridor-Organisationen

Basierend auf der EU-Verordnung 913/2010 bestehen für den Betrieb dieser Korridore spezifische Gremien sowohl auf Stufe der Ministerien wie auch der betroffenen Infrastrukturbetreiber und Trassenvergabestellen. SBB-Infrastruktur, BLS Netz und trasse.ch sind Mitglied in den Leitorganen (Verwaltungsrat) der beiden Korridore Rhein – Alpen und Nordsee – Mittelmeer und engagieren sich in mehreren Arbeitsgruppen; das Bundesamt für Verkehr vertritt die Schweiz auf Ministeriumsebene. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Terminalbetreiber sind über Begleitgremien mit einbezogen und können ihre Bedürfnisse einbringen.

Abbildung 6: RFC1 durchquert die Schweiz auf den beiden Neat-Achsen



Quelle: RFC1

4 Grenzüberschreitende Traktion

Die nationalen Bahnen Europas charakterisierten sich bis anhin zwar über die gleiche Spurbreite (mit Ausnahme der Iberischen Halbinsel und Irland) und Kupplung, aber sonst war die Differenzierung riesig: Ausrüstung der Lokomotiven, Zugsicherungs- und Stromsysteme waren unterschiedlich und nicht interoperabel. Das für Bahngüterwagen ebenfalls entscheidende Lichtraumprofil differiert von Land zu Land und teils auch innerhalb eines nationalen Bahnnetzes.

Die Bahnliberalisierung mit dem Wettbewerbsgedanken förderte die Entwicklung von Mehrsystemlokomotiven. Für diese sind die nationalen Bahnnetzgrenzen kein Hindernis mehr, da das Umspannen entfällt, der Aufenthalt verkürzt wird und allenfalls auf den Lokführerwechsel verzichtet werden kann. Das führt zur Optimierung des Ressourceneinsatz in der Traktion und beim Personal.

Gleichzeitig gelang es den Herstellern Bombardier mit der modularen Traxx-Baureihe (BR) und Siemens mit der Vectron-BR grosse Leistungssteigerung bei sinkendem Preis dank des Drehstromantriebs mit Gleichstrom-Zwischenkreis zu erzielen. Allerdings erbringen diese 4-achsigen Streckenlokomotiven die geforderte Leistung (Zuggewicht von 2'000 t mit 100 km/h) nicht überall, wie sie beispielsweise auf der Süd-Nord-Relation im Transit durch die Schweiz (Raum Chiasso und Simplon-Südrampe) auch nach Vollendung der NEAT nötig ist. Dazu braucht es sechsachsige Maschinen, die erst im Anrollen sind wie die Eurodual von Stadler Rail, Dragon von Newag und Transmontana von Softronic. SBB Cargo verfügt noch über einige ältere, allerdings nur im innerschweizerischen Verkehr einsetzbare, sechsachsige Re 625.

Abbildung 7: Eine neue Lokomotive für Europa



Die sechssachsige bimodale Güterverkehrslok von Stadler Rail ist für zukünftig schwere Züge (740 Meter, 2'000 Tonnen) und die „Last Mile“ (Terminals und Anschlussgleise ohne Elektrifizierung) entwickelt worden (Quelle: Stadler Rail Group).

5 Fahrendes Personal

Mit dem Auftreten neuer EVU wurde auch die Rekrutierung, Aus- und Weiterbildung von Lokomotivführern und Wagenmeistern zur Kontrolle der Züge ein Thema. Das Abwerben von Fachkräften der bisherigen Monopolisten war eine Möglichkeit, die Schulung zusätzlicher Kräfte die andere. So entstanden neue Dienstleistungsunternehmen wie beispielsweise 2002 die MEV Independent Railway Services Schweiz in Basel. Sie ist der bedeutendste Anbieter von Eisenbahn-Betriebspersonal für zeitgebundene Einsätze in und durch die Schweiz. Zusammen mit ihren Schwestergesellschaften in Deutschland, den Niederlanden und Österreich verfügt sie über 600 Lokomotivführer und Visiteure. Sie bildet diese an eigenen sowohl ortsfesten wie auch mobilen Simulatoren aus und bietet diese Dienstleistung diskriminierungsfrei allen EVU an.

Abbildung 8: Kompetenzen des Personaldienstleisters MEV



Quelle: MEV Schweiz

Ungelöst ist nach wie vor die Sprachfrage zwischen Führerstand und Leitstelle. Die Lokomotivführer müssen entsprechend den länderspezifisch geltenden Regeln über ausreichende Sprachkenntnisse der durchfahrenden Region verfügen (z.B. bei einer Fahrt auf der Gotthardachse Deutsch und Italienisch). Das benachteiligt den Schienengüterverkehr massiv gegenüber der Strasse, wo von den LKW-Fahrern keine Fremdsprachen verlangt werden. Krass wirkte sich dieser Umstand anlässlich der siebenwöchigen Sperre der Rheintalstrecke im 2017 aus, als durch Frankreich umgeleitete Güterzüge sowohl von einem streckenkundigen Lotsen wie einem fachsprachkundigen Übersetzer begleitet werden mussten. „Das Rastatt-Ereignis war immerhin Auslöser für eine gemeinsame Initiative von RNE, ERFA, der UIC und der Europäischen Kommission zur Vereinfachung der Kommunikation zwischen den Lokomotivführern und den Betriebszentralen: Die Kommunikation

zwischen Lokomotivführern und Betriebsdisponenten unterschiedlicher Muttersprache wie auch zwischen Betriebszentralen benachbarter Länder soll durch vordefinierte Mitteilungen und Übersetzungstools unterstützt werden und in jeder Arbeitsschicht der nationalen Betriebszentralen soll mindestens ein englischsprechender Disponent tätig sein“ (Thomas Isenmann, Geschäftsführer Trasse Schweiz).

6 Finanzierung von Traktionsmitteln und Wagenmaterial

Bis zur Bahnliberalisierung geschah die Finanzierung von Rollmaterial vor allem über Obligationen der Staatsbahnen und durch die Eurofima³ in Basel. Der Bedarf der neuen, privaten EVU an Lokomotiven und Bahngüterwagen führte zu neuen Finanzierungsformen wie Miete und Leasing. Dazu wurden spezialisierte Firmen geschaffen wie Railpool und MRCE. Diese ist eine hundertprozentige Tochter von Mitsui & Co., einer der grössten Sogo Sosha (allgemeinen Handels- und Investmentgesellschaften) in Japan. Mitsui investiert weltweit in die Entwicklung verschiedenster Eisenbahn-Infrastrukturprojekte und verfügt über langjährige Erfahrung im Fahrzeugleasing in Europa, den USA, Russland und Lateinamerika. Die europäische Tochter in München startete 2001 als Finanzierungsgesellschaft und wurde 2004 um den operativen Zweig mit Sitz in Amsterdam ergänzt. MRCE verfügt über rund 300 Lokomotiven. So mietet SBB Cargo International zur Erweiterung des Portfolios und des Geschäftsfeldes und für den länderübergreifenden Einsatz im Frühjahr 2014 vierzehn Lokomotiven der Baureihe 189 bei der Leasinggesellschaft MRCE an.

Railpool wurde 2008 in München gegründet, ist in 14 Ländern tätig und verfügt über 400 Elektroloks mit einem Investitionsvolumen von 900 Mio. Euro.

3 EUROFIMA was established on November 20, 1956, based on an international treaty (the "Convention") between sovereign States. It is governed by the Convention signed by its member States, its articles of association ("Statutes") and in a subsidiary manner by the law of the country in which it is located. It was originally founded for a period of 50 years. The decision taken by the extraordinary General Assembly on February 1, 1984, to extend this period for an additional 50 years, until 2056, was approved by all member States. EUROFIMA's shareholders are railways of the European member States which are parties to the Convention. (Firmenporträt im Internet, herabgeladen am 29.04.2019 um 13:01)

Abbildung 9: Dienstleistungen rund um die Lokomotiven



Quelle: Website von Railpool

Lokomotivenhersteller wie Siemens und Bombardier vermieten produzierte, aber noch nicht verkaufte oder von Käufern zurückgegebene Traktionsmittel an EVU.

Die Luzerner Privatbank Reichmuth & Co in Luzern finanziert seit 2012 Rollmaterial für den Waggonvermieter Wascosa über die InRoll AG. Ihr Unternehmenszweck ist „Erwerb, Verwaltung und Veräußerung von Sachwerten jeder Art, insbesondere von Eisenbahntransportmitteln“ (SHAB 168/2012).

Im Herbst 2016 gründete das gleiche Finanzunternehmen die LokRoll AG: „Erwerb, Verwaltung und Veräußerung von Sachwerten jeder Art, insbesondere von Eisenbahntransportmitteln; kann sich an Eisenbahntransportmitteln direkt oder indirekt beteiligen“. Sie finanzierte bis anhin 18 Mehrsystemlokomotiven des Typs Vectron, die sie an SBB Cargo International vermietet. Bei der Beschaffung der Lokomotiven agiert SBB Cargo International als Partnerin von Reichmuth beim Management der Beschaffung, beim Projektmanagement, bei der Abnahme der Lokomotiven und dem Management der Gewährleistung, der Registrierung sowie beim Substanzmanagement (SBB Pressemeldung, 30. Januar 2017).

Der European Loc Pool (ELP) – gegründet im Mai 2018 mit Sitz in Frauenfeld - bietet Bahnbetreibern und Logistikunternehmen in ganz Europa Full-Service-Leasing von kapitalintensiven Lokomotiven an. Der Unternehmenszweck der Gesellschaft besteht im Erwerb, Halten, Verwalten, Bewirtschaften, Unterhalt, Vermieten, Verleasen und Veräussern von Eisenbahnrollmaterial, insbesondere Lokomotiven. (SHAB, 17.5.2018). Das Aktienkapital zeichneten unter anderen die Stadler Rail Group und die Privatbank Reichmuth in Luzern, die auch im Verwaltungsrat vertreten sind.

7 Innovationen der Wagenvermieter

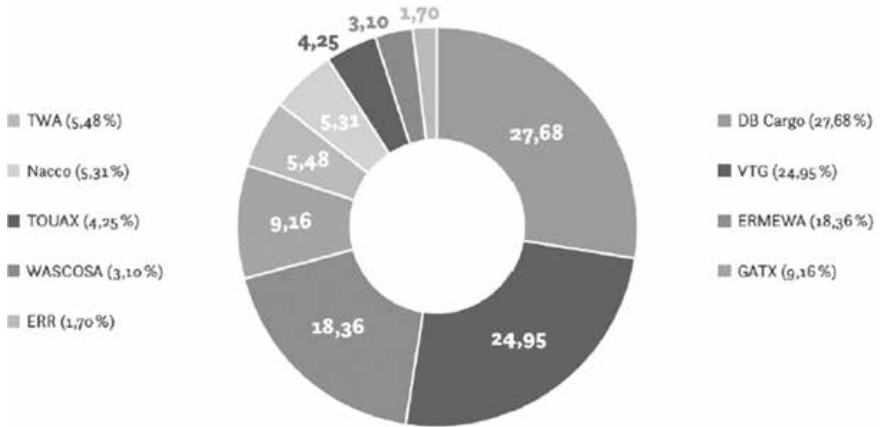
Die neuen EVU benötigten auch Waggonen. Schon vor der Liberalisierung bestand eine Vielzahl von Vermietungsfirmen in Europa. Zu den Grossen gehörten damals die VTG in Hamburg, AAE in Baar und die französische ERMEWA. VTG übernahm im Januar 2016 die AAE und stockte ihren Wagenpark von 50'000 auf 80'000 Einheiten auf.

„Der europäische Güterwagenmarkt hat sich nach einem massiven Rückgang im Jahr 2011 in den Folgejahren deutlich erholt (von etwa 650 Mio. EUR im Jahr 2011 auf etwa 1 Mrd. EUR im Jahr 2016). Trotzdem liegen die Beschaffungszahlen mit einigem Abstand unter dem Niveau der Jahre 2006 bis 2010. Haupttreiber der positiven Entwicklung ist der Leasingmarkt, welcher aufgrund des sehr wettbewerbsintensiven europäischen Schienengüterverkehrsmarktes stark an Bedeutung gewonnen hat, nicht zuletzt aufgrund der höheren Flexibilität von Vermietern, sich an kurzfristig ändernde Marktanforderungen anpassen zu können. Die europäische Güterwagenflotte wird an Grösse verlieren, da ein Großteil der Incumbents (zumeist ehemalige Staatsbahnen) weiterhin grosse Bestände an überalterten oder nicht nachgefragten Wagen ausser Betrieb nehmen. (...) Die Bedeutung des Güterwagenleasings in Europa ist parallel zur fortschreitenden Marktderegulierung gestiegen. SCI Verkehr erwartet eine Fortentwicklung dieses Trends in den nächsten Jahren, so dass Leasingunternehmen Haupttreiber der Nachfrage nach neuen Güterwagen in den nächsten Jahren sein werden“. (Güterwagenmarkt weltweit im Wandel: Leasingunternehmen besitzen immer grössere Anteile an der Flotte, Maria Leeneng & Heinz Kopperamm, SCI Verkehr GmbH, in ETR, Juni 2018)

Abbildung 10: Privatwagen dominieren den Markt

AUF DEM WAGGONMARKT LIEGEN PRIVATE HALTER DEUTLICH VORN

Marktanteile der Waggonhalter 2016, abgeleitet aus den Flottengrößen



Quelle: MOFAIR, Wettbewerber-Report Eisenbahn 2017/18

7.1 Wascosa

Als wohl innovativstes Unternehmen bewegt sich die Luzerner Wascosa. Sie ist mit rund 14'000 Waggonen die Nummer vier in Europa und betreibt den modernsten Wagenpark: Mehr als die Hälfte der Flotte ist jünger als fünf Jahre. Wascosa entwickelt fortlaufend den neuen Marktanforderungen entsprechende Fahrzeuge. Dazu gehören der Sicherheitskesselwagen safe tank car®, der Doppeltaschentragwagen T3000 für Sattelaufleger mit 4-m Eckhöhe, das flex freight system® mit verschiedenen Wechselaufbauten. Seit 2017 wird dieses System für die Chemietransporte der BASF eingesetzt: Tragwagen, multimodaler Tank und autonomes Fahren auf dem Werksgelände in Ludwigshafen werden optimal vereint und schaffen effiziente Abläufe.

Abbildung 11: Innovation der Wagenhalter



Quelle: Wascosa: Ultraflacher Doppeltragwagen T3000 von Wascosa für kranbare Sattelanhänger, Grosscontainer und Wechselbehälter

7.2 VTG

Einen wesentlichen und nachhaltigen Wachstumsfaktor für die VTG stellen die Liberalisierung sowie Harmonisierung des europäischen Schienengüterverkehrs dar. Mit der Entstehung eines einheitlichen und frei zugänglichen europäischen Schienensystems werden ehemalige Monopole aufgebrochen und der Schienengüterverkehr insgesamt attraktiver. Der VTG bietet dieser Umbruch die Chance, in neue Marktsegmente zu expandieren und die bereits sehr gute Marktposition zu festigen. So wurde die ehemals aus Kesselwagen bestehende Flotte sukzessive um Standardgüter- und Schiebewandwagen erweitert. Mit der Übernahme des Wettbewerbers AAE Anfang 2015 ist VTG zudem zum größten Anbieter von Containertragwagen aufgestiegen.

Auch in Zukunft werden sich in diesem Markt geeignete Wachstumsopportunitäten ergeben. Noch immer sind über 400.000 der insgesamt 700.000 europäischen Güterwagen im Besitz von Staatsbahnen. Angesichts des fortgeschrittenen Alters vieler Flotten bleibt der Erneuerungsbedarf hoch. Experten zufolge führen allerdings fehlende Kapitalressourcen und eine Priorisierung des Personenverkehrs zu einer geringen Investitionsbereitschaft vieler Staatsbahnen. Dies dürfte die Entwicklung privater Waggonanbieter (wie der VTG) in den nächsten Jahren begünstigen.

7.3 DB Cargo und VTG

Für das Forschungsprojekt Innovativer Güterwagen (IG) haben sich DB Cargo AG als grösstes europäisches Schienengüterverkehrsunternehmen mit 90'000 Wagen und VTG AG (60'000 Waggons in Europa) als Arbeitsgemeinschaft mit einem jeweiligen Anteil von 50 Prozent zusammengeschlossen. Ziel ist es, bestehende Wagentypen wie der 6-achsige Flachwagen für den Transport von Stahlprodukten, der zweigliedrige, offene Autotransportwagen, der vierachsige Kesselwagen sowie ein 80'-Containertragwagen konstruktiv in Bezug auf Lärm- und Gewichtsreduzierung zu optimieren und weiterzuentwickeln.

8 Auswirkungen auf die Operateure

8.1 Intercontainer-Interfrigo (ICF)

Ein prominentes Opfer der Bahnliberalisierung wurde die in Basel ansässige Intercontainer-Interfrigo (ICF) als Spezialistin für den unbegleiteten kombinierten und temperaturgeführten Verkehr. Das Unternehmen wurde 1967 von europäischen Bahngesellschaften unter dem Namen Intercontainer in der Rechtsform einer Genossenschaft gegründet. Mit der 1993 erfolgten Übernahme der 1949 gegründeten Genossenschaft Interfrigo wurde das Unternehmen in Intercontainer-Interfrigo umbenannt und 2003 in eine Aktiengesellschaft nach belgischem Recht umgewandelt.

Kerngeschäft bildete der Schienengüterverkehr zwischen der Schweiz bzw. Österreich und den Seehäfen von Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven und Hamburg, der Langstreckenverkehr zwischen Mitteleuropa und Ost- und Südosteuropa, der Güterverkehr innerhalb Ost- und Südosteuropas sowie der Containerverkehr mit den GUS-Staaten. Hierfür verfügte ICF über eine Flotte von rund 2'300 Eisenbahnen. ICF beschäftigte rund hundert Mitarbeiter und erwirtschaftete 2007 bei einem Verkehrsvolumen von 415'800 TEU einen Umsatz von 140 Millionen Euro. Das Verkehrsvolumen teilte sich in etwa zur Hälfte auf den Verkehr von und nach den Seehäfen sowie auf reinen Festlandverkehr auf. Am 26. November 2010 wurde die Liquidation des Unternehmens aufgrund der durch die Liberalisierung hervorgerufenen Veränderungen mit dem Ziel beschlossen, das vorhandene Angebot von 145 wöchentlichen Zügen durch Erwerber fortzuführen.

Noch im Dezember 2010 sicherte sich die Tochter der belgischen Güterbahn SNCB Logistics Inter Ferry Boats (IFB) – heute LINEAS Intermodal – das Südosteuropa-Geschäft der ICF. Dieses beinhaltet die Verbindungen von den Westhäfen mit Ungarn, Rumänien und der Türkei.

Die Westverkehre wurden zum 31. Januar 2011 von der privaten österreichischen IMS-Intermove Systems Speditions- und Transport GmbH übernommen. Diese startete 1992 und fuhr 1996 den ersten privaten Ganzzug Europas zwischen Wien und Hamburg/Bremerhaven; EVU wurde sie 2004. Für den Betrieb der Routen zwischen Orten in Deutschland, den Niederlanden, der Schweiz und Österreich wurde 2011 eine IMS-Tochtergesellschaft in der Schweiz gegründet, die ab 2013 Frenkendorf mit Melzo und Rotterdam verband. IMS Rail Switzerland ging im September 2016 in Konkurs. Bereits am 3. Oktober übernahm der „Schweizerzug“ (siehe Kapitel 9.) die Verbindung zwischen der Schweiz und Rotterdam.

Ab Jahreswechsel 2010/2011 betrieb die InterRail Services GmbH (IRS) Berlin die GUS-Containerverkehre der ICF. IRS ist eine Tochter InterRail Service Europe mit Sitz in St. Gallen, Spezialistin für Schienengüterverkehre zwischen Europa und dem Fernen Osten über die neue Seidenstrasse.

8.2 Hupac

Der innovativste Operateur im unbegleiteten kombinierten Verkehr und die Nummer zwei in Europa (nach der DB Tochter Kombiverkehr) ist die in Chiasso beheimatete Hupac. Die Hupac AG wurde 1967 hier gegründet. An der Gesellschaft sind rund 100 Aktionäre beteiligt. Das Aktienkapital von CHF 20 Mio. wird zu 72% von Logistik- und Transportunternehmen und zu 28 Prozent von Bahnen gehalten. Damit ist Marktnähe und Unabhängigkeit von den Bahnen gewährleistet. Die Hupac Gruppe besteht aus 18 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, Italien,

Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Polen, Russland und China und beschäftigt rund 520 Mitarbeitende.

Die ersten Züge der Hupac verkehrten zwischen Basel und Melide bei Lugano. 1969 weitete das junge Unternehmen den Verkehr bis Köln und Mailand aus. Wenig später folgten Verbindungen nach Rotterdam, Hamburg, Singen und anderen Destinationen. 1992 richtete Hupac zwischen dem Terminal Busto Arsizio nordwestlich von Mailand und Köln erstmals Shuttlezüge ein: Ganzzüge mit fixem Waggonbestand, die im Auftrag und auf Risiko des Kombi-Unternehmens zwischen zwei Endbahnhöfen pendeln. Als Weiterentwicklung führte Hupac 1993 in Busto Arsizio sogenannte Gateway-Verkehre ein. Dabei werden die auf Shuttlezügen eintreffenden Ladeeinheiten mit anderen Zügen weiter befördert, und zwar durch Umladen von Waggon zu Waggon. So können auch periphere Wirtschaftsräume schnell und sicher erreicht werden.

Hupac hat sich frühzeitig für fairen Wettbewerb stark gemacht und die Liberalisierung des Bahnmarktes aktiv unterstützt. 1999 erwarb das Unternehmen die Bahnlizenz für Deutschland, zwei Jahre später für Italien. 2000 wurden Lokomotiven für die Durchführung von Transporten in Nischensegmenten beschafft. 2002 beteiligte sich Hupac an der Gründung der belgischen Bahngesellschaft Dillen & Le Jeune Cargo. 2003 vertraute Hupac der Rail4Chem erste Verbindungen an. Das private Bahnunternehmen erwies sich im Preis-/Leistungsvergleich als wettbewerbsfähig und war in der Lage, die Traktion der Züge unter eigener Regie von der Quelle bis zum Ziel zu übernehmen. 2004 aktivierte Hupac zwischen Duisburg und Novara den ersten internationalen Zug, für dessen Traktion SBB Cargo als einziges Bahnunternehmen grenzüberschreitend von Deutschland bis Italien verantwortlich war. Seit 2004 sucht sich Hupac die besten Traktionsanbieter aus, schreibt die Leistungen aus und vergibt die Aufträge "von der Quelle bis zum Ziel" in der Regel für zwei Jahre. Für jede Verkehrsrelation wird der günstigste Partner hinsichtlich Kosten und Gesamtqualität gewählt. Fünf Partner konnten sich in der ersten Runde einen festen Platz im transalpinen Verkehr sichern: SBB Cargo, Railion (DB Gruppe), Trenitalia Cargo, Ferrovie Nord Cargo und Rail4Chem. (Quelle: moving, Hupac Kundenmagazin, Dezember 2006).

Im Juni 2018 übernahm Hupac den Kombi-Operateur ERS Railways BV mit Sitz in Rotterdam und Hamburg, inklusive einer 47-Prozent-Beteiligung an dem in Hamburg ansässigen Eisenbahnverkehrsunternehmen boxXpress. Mit dieser Übernahme stärkt die Hupac Gruppe ihre Position im maritimen Hinterlandverkehr. Während die ERS heute auf Verbindungen innerhalb von Deutschland fokussiert, soll das Leistungsspektrum künftig auch auf die Westhäfen in Ergänzung zum Netzwerk der Hupac Intermodal ausgeweitet werden. (Quelle: Geschäftsbericht 2018)

Abbildung 12: Hupac und ERS Railways



Quelle: Mit der Integration der ERS Railways hat sich Hupac einen wichtigen Partner für die West-Ost Verkehre an Bord geholt (Foto: Hupac)

Heute umfasst das Shuttle Net der Hupac über hundert Züge täglich mit Destinationen von Skandinavien bis Südtalien, von Spanien bis Russland, von den Niederlanden bis Rumänien. Hupac verfügt über rund 6'890 Wagenmodule und zwanzig Strecken- und/oder Manöverlokomotiven. Sie bündelt als neutraler, unabhängiger Kombi-Operateur die Sendungen der Transporteure zu ganzen Zügen. Die im Besitz von Hupac stehenden acht Vectron Multisystemlokomotiven für durchgehende Traktion in den Ländern Deutschland, Österreich, Schweiz, Italien und den Niederlanden stehen im Einsatz bei der italienischen GTS Rail, SBB Cargo International, Widmer Rail Services und BLS Cargo.

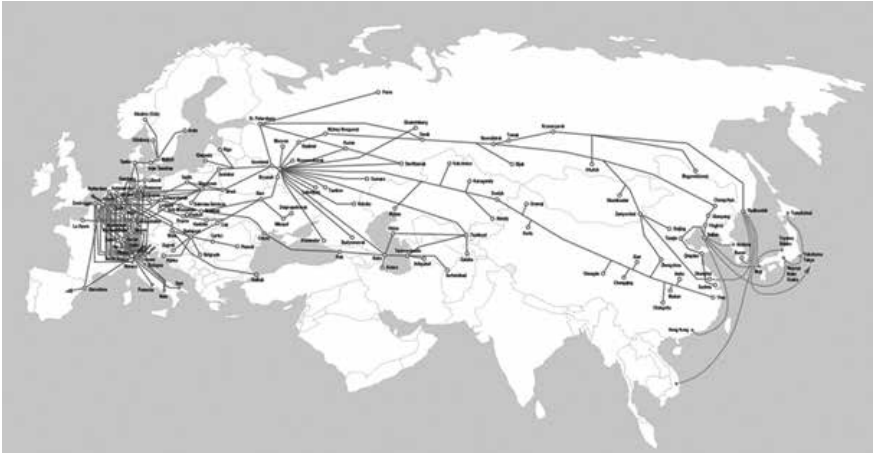
Heute sind die wichtigsten Traktionäre für die Hupac-Züge: SBB Cargo International, DB Cargo AG, Mercitalia Rail, BLS Cargo, Crossrail, Captrain, WLB Wiener Lokalbahnen, SNCF Fret, SNCB Logistics, Rotterdam Rail Feeding, NOI Nuovo Operatore Intermodale, LTE, Railtraxx und Rail Cargo Hungaria.

Die ERS Railways BV arbeitet mit den Traktionären boxXpress, LTE und Freightliner zusammen.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen der Hupac SpA in Italien stellt Rangiertätigkeit im Terminal Busto Arsizio-Gallarate sowie Wagentransporte zwischen dem Terminal und den Werkstätten sicher.

Hupac betreibt sieben Terminals an wichtigen Standorten in Europa, ist unter anderen beteiligt an Mercitalia Intermodal (ex Cemati) mit rund 34,5 Prozent und der RAlpin (33 Prozent). Hupac betreibt ihre eigene Unterhaltswerkstätte für die Wagenflotte im Terminal von Busto Arsizio.

Abbildung 13: Das Hupac Netzwerk 2019



Quelle: Hupac

8.3 RAlpin

Seit 2001 betreibt die RAlpin die Rollende Autobahn Rola zwischen Freiburg im Breisgau und Novara. Die 414 Streckenkilometer überwindet sie in acht bis neun Fahrstunden. Es werden bis zu 22 Stellplätze für Sattelschlepper und Lastenzüge pro Zug angeboten. Wöchentlich und pro Richtung bestehen 64 Verbindungen. Die Rola verlagert rund 100'000 LKW pro Jahr auf die Schiene. RAlpin bearbeitet in der eigenen Instandhaltungswerkstätte in Wangen bei Olten jährlich rund 6'000 Radsätze des Typs Db24 und Db25 (kleiner Durchmesser) für die gemieteten 390 Niederflur-Tragwagen. RAlpin ist im Besitz der BLS Cargo, Hupac und von SBB Cargo. Die Traktion der Züge erfolgt durch die BLS Cargo und die SBB Cargo International zwischen Freiburg und Novara.

8.4 Cargobeamer

Von den für nichtkranbare Sattelaufflieger – immerhin 90-95 Prozent der europaweit eingesetzten Strassenfahrzeuge – geeigneten multimodalen Systemen Cargobeamer, Lohr und Nikrasa verkehrt aktuell drei Mal pro Woche und Richtung ein von BLS Cargo gezogener Cargobeamer Zug durch die Schweiz von Kaldenkirchen an der deutsch-niederländischen Grenze ins Terminal von Domodossola.

8.5 Ein Dutzend Operateure mit mehr als 10'000 Sendungen

Der Bund hat für 2019 mit knapp zwanzig Operateuren von alpenquerendem kombiniertem Verkehr (KV) eine Vereinbarung über die Bestellung und Abgeltung von Zügen und Sendungen abgeschlossen. Ein gutes Dutzend hat ein Soll von über 10'000 Sendungen pro Relation eingegeben⁴. Zusätzlich zu den grenzüberschreitenden Transit-Verbindungen gehören auch noch nationale Verkehre von ACTS, SBB Cargo, railCare und Hupac dazu. Die Liste ist öffentlich und kann auf der Webseite www.bav.admin.ch unter den Stichworten „Betriebsbeträge und Offertverfahren“ abgerufen werden.

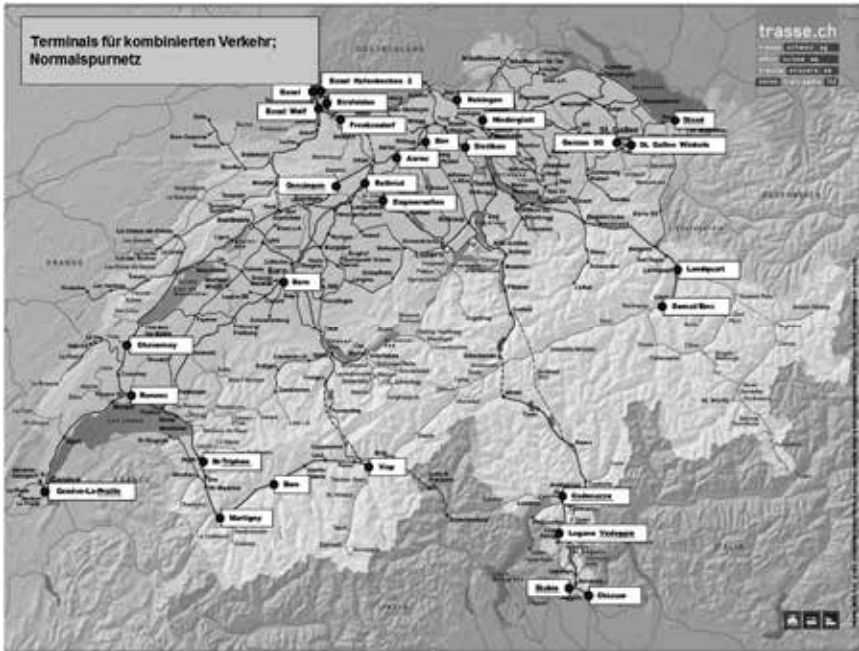
9 Boom bei den Terminals

Der massive Aufschwung des kombinierten Verkehrs seit der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs verlangte sowohl nach grösseren wie neuen Umschlaganlagen. Das europaweite Netz von Terminals ist nach wie vor im Wachsen begriffen. Das neuste Projekt ist das trimodale Terminal für Schiene, Strasse und Rhein, das Gateway Basel Nord als Eingangstor zur Schweiz für Verkehre aus den Nordhäfen und dem Rhein-Ruhrgebiet. Die Planung liegt in den Händen der im Sommer 2015 gegründeten Gateway Basel Nord AG (GBN) mit SBB Cargo, Hupac und Contargo als Trägern und Partnern.

Die Schweiz kennt eine hohe Dichte an Terminals für den Umschlag des kombinierten Verkehrs von der Schiene auf die Strasse und umgekehrt und dies sowohl für den Binnen- wie den Import- und Exportverkehr. SBB Cargo AG betreibt fünf, die Schweizerische Post drei. Über zwanzig andere Anlagen sind im Besitz von privaten Unternehmen, darunter erstaunlich viele traditionell im internationalen Strassentransport tätige Firmen wie Bertschi (Birr und Visp), Giezendanner Transport (Rothrist und St. Gallen-Winkeln), Galliker Transport (Dagmersellen und Staad), Schöni (Rothrist) und Camion Transport (Vufflens-la-Ville). Weitere Terminals stehen in Basel, Chiasso, Buchs SG, Rekingen und dem Rangierbahnhof Limmattal.

⁴ Ambrogio, CargoBeamer, DB Cargo, GTS General Transport Service, Hannibal (Contship Italia), Hupac, Lineas, Lotrans, Mercitalia, Move Intermodal, Samskip Multimodal, Shuttlewise, TXLogistik

Abbildung 14: Terminallandschaft Schweiz



Quelle: trasse.ch: Die Schweiz verfügt über eine hohe Dichte intermodaler Terminals unterschiedlicher Betreiber.

Eine besondere Initiative ergriffen die Besitzer der Swissterminal AG im 2016 mit der Schaffung des „Schweizerzugs“. Seit Februar 2019 verkehrt dieser neu mit vier Rundläufen pro Woche zwischen dem Terminal Frenkendorf und Antwerpen. Rotterdam wird via Neuss mit drei Rundläufen pro Woche an die Schweiz angebunden. Zwischen den Terminals von Niederglatt und Frenkendorf besteht neu eine tägliche Verbindung. Die Traktion wird von der BLS Cargo geleistet.

Ein Terminal ist allerdings von der Landkarte verschwunden, nämlich das Cargodrome in Wiler bei Utzensdorf, das zur einstigen EVU Crossrail gehörte und im Rahmen der Besitzveränderungen sowie mangels genügendem Aufkommen – vorab durch die Einstellung der Papierfabrikation in zwei benachbarten Werken – stillgelegt wurde.

10 Unterhalt

Die Bahnreform hat im Unterhalt des Rollmaterials zu einem grundlegenden Systemwechsel geführt. Während früher die Privatwagenbesitzer ihre Wagen bei einer Bahn einstellten und diese dann für den Unterhalt verantwortlich war, wurde die Verantwortung nun den Wagenbesitzern selbst übertragen. Aus Sicherheitsgründen führte dies zu neuen Regeln.

Jeder Privatwagenbesitzer musste für seine Wagen einen ECM (Entity in Charge of Maintenance) definieren. Dazu sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- die Firma muss ISO zertifiziert sein
- die Firma muss zusätzlich eine ECM Zertifizierung erhalten

In Europa gelten die Normen des Verbands der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI) als Normbasis für die Tätigkeit der ECM.

Die Umstellung auf das System der ECM hat nicht zu einem grundsätzlich höheren Bedarf an Werkstätten geführt, jedoch zu einer Qualitätsänderung. Im Unterhalt entstand Wettbewerb, da die Wagen nicht mehr von den einstellenden Bahnen gewartet werden.

Als Beispiel dient der Schweizer Privatwagenbesitzer ACTS⁵. Früher wurden seine Wagen in einer SBB Werkstätte gewartet. Mit dem Systemwechsel gründete die ACTS 2010 in Luterbach die Schwestergesellschaft CT-X Rail Service AG. Diese besitzt einerseits das ECM Zertifikat und andererseits alle notwendigen Spezialzertifikate zur Führung einer Unterhaltswerkstatt für Bahngüterwagen. Sie führt Wagenunterhalt, Revisionen und Reparaturen nicht nur für die gruppeneigene ACTS-Flotte durch. Mehr als die Hälfte ihrer Tätigkeiten fallen heute auf Aufträge anderer, zum Teil grosser EVU. Zudem betreut sie Kunden mit einigen wenigen eigenen Bahnwagen, für die sie die Funktion des ECM wahrnimmt. (Inputs von Rudolf Thomet, VRP CT-X Rail Service AG)

Eine weitere Veränderung ergab sich durch das Insourcing der Wartung der Fahrzeuge von Hupac und RAlpin in eigens dafür errichteten Werkstätten in Busto Arsizio beziehungsweise in Wangen bei Olten. Offensichtlich konnten die Industriewerke der nationalen Bahnen den Ansprüchen – Qualität, Kapazität, Einhalten von Fristen und Höhe der Kosten – der beiden Unternehmen nicht mehr gerecht werden.

⁵ ACTS: Abroll-Container-Transport-System

11 Fazit

Die von den drei Reedereien bereits im Jahr 1994 geforderten neuen Rahmenbedingungen für eine Verlagerung des Modalsplits zu Gunsten der Schiene sind nach wie vor aktuell und nur teilweise umgesetzt. Zwar haben die Liberalisierungsbestrebungen der EU und die Bahnliberalisierung in der Schweiz zur erhöhten Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs einiges beigetragen, um die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene voranzutreiben. Allerdings stehen nach wie vor nationale Interessen, Prestigedenken und Reglementierungsfreudigkeit pragmatischen Entscheiden und deren operative Durchsetzung in Weg.

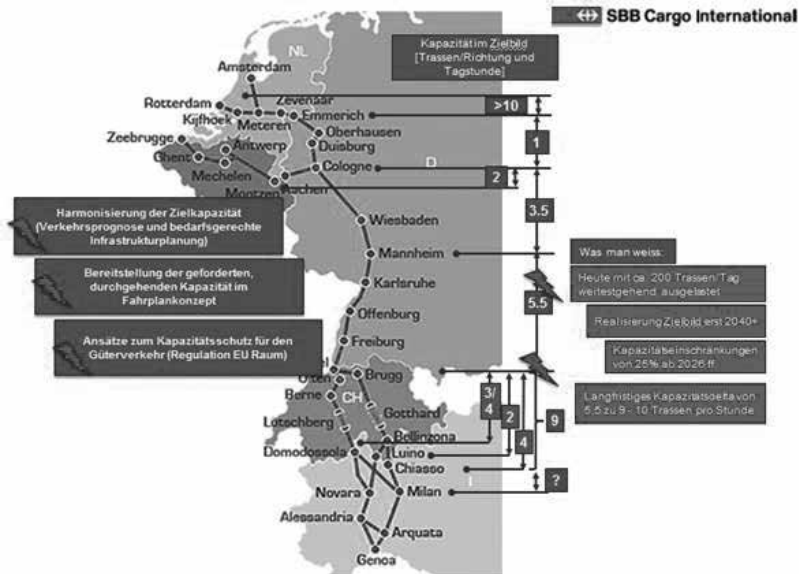
Hupac als Marktführerin im kombinierten Verkehr durch die Schweiz und Nummer zwei in Europa bewertet die Liberalisierung aktuell wie folgt:

„Das Bestreben nach freiem Zugang zu jedem Land der EU, zu einheitlichen Sicherheits- und technischen Standards in Rollmaterial und Infrastruktur, zu unabhängigen Trossenvergabestellen und vielem mehr erwies und erweist sich bis heute als äusserst anstrengender, aufwändiger Prozess mit mühevoller Kleinarbeit: Naturgemäss kollidieren die Interessen des Staates an seinen Eisenbahnen immer wieder mit denjenigen der Unternehmer an privatwirtschaftlichem Arbeiten. Vieles ist inzwischen erreicht, zum Beispiel vereinfachte Zollkontrollen und internationale Zusammenarbeiten in verschiedenen Bereichen. (...) Denn trotz der Liberalisierungsbestrebungen der EU traktierte jedes EU-Mitglied in seinem eigenen Land sämtliche Güterzüge, auch die von ausländischen Operateuren. Das war sehr aufwendig. Indem nun die Hupac dieses Planen und Durchführen an die Eisenbahnunternehmen selbst überträgt, werden diese in gewissem Sinne zu Konkurrenten – und Preisabsprachen, wie sie bisher üblich waren, wurden somit verhindert. Damit ermöglichte die Hupac mehr freien Markt und übersetzte die EU-Gesetzestexte ins wirkliche Leben“. (Hupac Website, 29.04.2019, 15:52 Uhr)

Der Wettbewerb in der Traktion spielt nach einer Phase der Euphorie und der Konsolidierung. Ohne Liberalisierung des Schienengüterverkehrs hätte sich der Modalsplit weiter zu Gunsten der Strasse entwickelt. Dass die Schweiz im alpenquerenden Verkehr im Vergleich zu den anderen transalpinen Routen den höchsten Schienenanteil aufweist, ist auch der Einführung der leistungsabhängigen Strassenverkehrsabgabe LSWA, dem Nacht- und Sonntagsfahrverbot, den verstärkten Kontrollen der LKW und ihrer Fahrer und der Stausituation am Gotthard zuzuschreiben.

Die Einführung gesicherter Trassen für den Güterverkehr in und durch die Schweiz ist vorbildlich. Die Herausforderung der Zukunft liegt jedoch in der Verfügbarkeit der Infrastruktur. Diese muss planbar sein, möglichst frei von Behinderungen durch Ausbauten und Instandhaltung. Allfällige Störungen müssen in kurzer Zeit beseitigt sein oder Redundanzen in einem absehbaren Zeitraum zur Verfügung stehen.

Abbildung 15: Infrastrukturelle Engpässe auf dem RFC 1



Quelle: SBB Cargo International: Auf dem Rail Freight Corridor Rhine – Alpine fehlen zukünftig massiv Trassenkapazitäten für einen Ausbau des Schienengüterverkehrs

Schlussfolgerung: Die Liberalisierung hat ausgeprägt in den Dienstleistungsbereichen rund um die Infrastruktur, das Rollmaterial und den Unterhalt zu Neugründungen und Innovationen geführt. Der Wettbewerb unter den traditionellen Eisenbahnverkehrsunternehmen und den neuen Traktionären scheint zu spielen, auch wenn die Zahl der im schweizerischen alpenquerenden Schienengüterverkehr tätigen EVU durch Zusammenschlüsse und Übernahmen sich aktuell nur auf rund ein halbes Dutzend Anbieter beschränkt.