

Güterwagen-Drehgestell Leila

## **Innovation im Schienengüterverkehr mit Hoffnungsschimmer?**

Erasmus Simoncelli, European Delegation, Hupac AG, Basel

Olten, 28. August 2007

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

erlauben Sie uns vorerst, den Kombinierten Güter-Verkehr (KV) sowie einen der europäischen Betreiber, die Hupac AG, vorzustellen. Vor etwa vierzig Jahren, in der Pionierzeit, wusste gerade mal eine Handvoll Leute, was der kombinierte Verkehr eigentlich ist. Im Oberflächenverkehr gibt es die Schiene und die Strasse, es sind Konkurrenten, wobei jeder Vor- und Nachteile hat. Kombiniert man nun die Vorteile beider Verkehrsträger, dann nennt man das Kombiniertes Verkehr. Heute, nach vierzig Jahren, ist diese Verkehrstechnik die Zukunftsformel für den Güterverkehr, trotz seiner Tücken, auf die wir später zurückkommen.

An der Hupac AG beteiligen sich heute 72% Logistik- und Transportunternehmen und 28% Bahnen mit einem Kapital von CHF 20 Mio. Im letzten Jahr transportierten ca.100 Züge pro Arbeitstag – also insgesamt 22'000 Güterzüge im Jahr – rund 610'000 Strassensendungen bzw. 11 Mio. Nettotonnen. Das Marktpotential der Hupac liegt im Strassengüterverkehr, der trotz fiskalischer Massnahmen wie LSVA, Maut in Deutschland etc. weiterhin sehr wettbewerbsfähige Preise und vor allem grosse Flexibilität bietet. Die Strategie der Hupac basiert auf vier Pfeilern, die in ihren Grundzügen seit Jahrzehnten bestehen:

- ▶ Ausbau eines dichten europäischen Verkehrsnetzes.
- ▶ Frachtführung und Kontrolle der Züge von Belad bis Entlad, also von Terminal bis Terminal unter eigener Verantwortung. Dies stimuliert Kundenorientierung, Logistik und Qualität.
- ▶ Verkehre mit eigenem, selbst finanziertem Rollmaterial (Bahnwagen). Heute sind es ca. 5'000 im Wert von ca. CHF 600 Mio. Zur Abdeckung von Bedarfspitzen wird ein Teil an Wagen angemietet.
- ▶ Sicherstellung von Terminkapazitäten. Dafür stehen auch Finanzmittel seitens des Bundes zur Verfügung.

Und nun zum Rollmaterial, was das Rückgrat der Hupac ist. Wir entwickeln seit jeher das Rollmaterial in enger Zusammenarbeit mit den Herstellerfirmen unter Berücksichtigung der Anforderungen des Marktes und sind bemüht, es ständig zu optimieren. Hupac war in dieser Beziehung stets eine Art Entwicklungslaboratorium. Auch hier werden für die Testbetriebsversuche mit Leila-Drehgestell Hupac-Wagen zur Verfügung gestellt. Unsere wichtigsten Wagentypen sind:

- ▶ Niederflurwagen für komplette Lkw-Züge auf der sogenannten Rollenden Autobahn.
- ▶ Taschenwagen, polyvalent für Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger.
- ▶ Tragwagen für Container und Wechselbehälter.

Jeder Wagentyp hat verschiedene Unterarten. Seit Beginn unserer Tätigkeit entwickeln wir kontinuierlich unser Rollmaterial weiter, um Qualität, Produktivität und Laufleistung zu erhöhen. Im Verlauf der Zeit wurden unsere Bahnwagen immer länger, tragfähiger, tiefer und leiser – letzteres durch den Einsatz von Kunststoffbremssohlen anstelle der traditionellen Graugussbremssohlen. Und nun gibt es im Bereich Lärmschutz den Hoffnungsschimmer, dass Güterwagen zukünftig noch leiser durch die Landschaft gleiten werden.

Nachdem wir bei der heutigen Präsentation des Leila-Drehgestelles mit der sogenannten Flüsterbremse viel Neues, wir möchten fast sagen Revolutionäres gesehen und gehört haben, ist es auch unser innigster Wunsch, die an diesem Projekt beteiligten Damen und Herren zum Durchhalten und Durchsetzen zu motivieren. Sie fragen sich vielleicht, warum wir diesen Aufruf so betonen? In unserer langjährigen Tätigkeit im kombinierten Verkehr haben wir schon verschiedene Prototypen neuer Drehgestelle gesehen, es kam jedoch nie zum Marktdurchbruch. Hupac, wie alle anderen Operateure im KV, orientiert sich mit ihrer Preispolitik am Markt, also am Wettbewerb der Strasse und des KV. Wenn nun dieses neue Drehgestell teurer wird als das bisherige, und wir müssen davon ausgehen, dann müssen diese Mehrkosten in irgendeiner Form aufgefangen werden, sonst werden sie nicht erworben. Es ist etwas hart gesagt, aber wir müssen es sagen: Wir stehen unter dem Wettbewerbsdruck der Strasse und der anderen KV-Operateure. Also müssen wir uns fragen: Wie können wir den Mehrpreis dieses neuen Drehgestells ausgleichen? Wir versuchen, es in wenigen Punkten zu erklären.

Kommen wir wieder zurück zum neuen Drehgestell.

- ▶ Erstens ist es bedeutend lärmärmer als die bisherigen Drehgestelle, sehr gut! Aber gerade hier liegt die Crux. Solange günstigere, aber leider lärmintensivere Drehgestelle durch Europa rattern, ist dieses Drehgestell in der Defensive. Hier ist auch die Politik gefragt. Wir wissen, die Senkung der Lärmemissionen des Bahnverkehrs ist ein wichtiges Anliegen des Umweltschutzes. Der Bund gibt Unterstützung, was wir dankend anerkennen. Die Politik in der Schweiz erfüllt diesbezüglich wieder einmal eine Vorreiterrolle gegenüber den Nachbarländern. Auch die Verbände im Schienengüterverkehr in Europa verlangen Finanzierungsprojekte für die Umrüstung bisheriger Güterwagen, um sie mit sogenannten Verbundstoffbremssohlen auszurüsten. Das ist auch gut so, aber es wird lange dauern, der Prozess ist noch nicht ausgereift. Ohne lange Diskussionen abzuwarten, hat sich die Hupac schon seit einigen Jahren für die Kunststoffbremssohlen entschieden. Und das bringt bereits Besserung, der Lärmpegel sinkt. Dieses neue Drehgestell, Leila, ist das Resultat einer innovativen Umweltechnologie, der Lärm wird weiter reduziert. Aber zukünftig sollte man den Lärmpegel je Wagentyp messen können. Es gibt ja ausser den Drehgestellen noch andere Wagenteile, die Lärm verursachen, wie z.B. die Puffer, usw. Wichtig ist, dass je leiser der Wagen ist, je mehr er honoriert wird. Und das sollte nicht nur für die Schweiz gelten, sondern in ganz Europa.
- ▶ Zweitens ist Leila bedeutend leichter und ermöglicht eine höhere Geschwindigkeit als die bisherigen Güterdrehgestelle – das bringt uns Operateuren direkte Vorteile, denn die Produktivität verbessert sich.
- ▶ Drittens reduziert dieses Drehgestell den Rollwiderstand und somit den Verschleiss an den Gleisen – damit ist das Argument der Infrastrukturbetreiber, höhere Trassenpreise für den Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr verlangen zu müssen, entkräftet. Mit Leila könnten wir nicht nur gleiche Preise, sondern sogar – ohne rot zu werden – günstigere Trassenpreise als der Personenverkehr verlangen.

Noch gibt es wenig Erfahrung mit den Lifecycle-Kosten dieses Drehgestells. Wenn jedoch die Wartungs- und Revisionskosten im Rahmen der bisherigen Drehgestelle liegen, dann verraten wir Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren, dass wir das erste Mal bei der Vorstellung eines neuen Prototyp-Drehgestells reelle technische und betriebliche Vorteile gegenüber den heutigen Drehgestellen sehen – ja, ja, wir sind sehr zuversichtlich. Also nochmals an alle, die an dieser neuen Entwicklung arbeiten, unsere Gratulation zu dieser Innovation und viel Glück für den Marktdurchbruch!