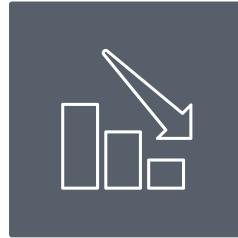


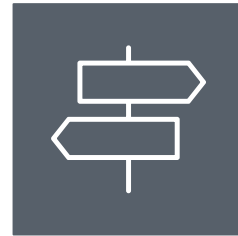
WP6 Wagonload Services

Udo Sauerbrey

Why is change needed



Falling
modal split



Interoperability
is still behind



Intense
competition

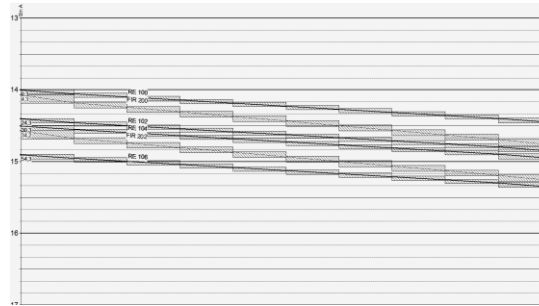


Priority given to
passenger
transport

Utilisation is key



- Equipment choice is important
- Must reflect the planned operations
- Expensive terminals/shunting yards are not necessarily needed



- Maximum use needs to be made of the allocated slots and capacity



- This needs to be linked to an effective network where all parties know their role
- Supported by suitable IT systems

Current view on wagonload transport

Wagonload transport was often in the news in the last months...

Results from a survey carried out in Nov. 2017:
The question posed:

“The single wagon traffic is increasingly under pressure. How do you see its future”

- *Good, with the right measures this traffic can be economical: **99% (3981)***
- *Less good, the fixed costs have been too high for too long: **0.3% (12)***
- *Bad, high fixed costs and low Truck costs ultimately lead to the current situation: **0.7% (28)***

Leser glauben an Zukunft
des Einzelwagenverkehrs

Umfrage „Der Einzelwagenverkehr gerät zunehmend unter Druck. Wie sehen Sie dessen Zukunft?“ Dies fragte die Redaktion in der 43. Kalenderwoche auf der Website „eurailpress.de“. Das Resultat:

- Gut, mit den richtigen Maßnahmen bekommen die Güterbahnen auch diesen Verkehr wirtschaftlich: 99% (3981)
- Weniger gut, die Fixkosten sind auf Dauer doch zu hoch: 0,3% (12)
- Schlecht, hohe Fixkosten und niedrige LKW-Kosten führen letztlich zu seiner Einstellung: 0,7% (28) RB 30.10.17 (cm)
www.eurailpress.de

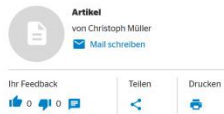
Source: Rail Business 3rd Nov. 2017

Current view on wagonload transport

Wagonload is a
„Pillar of the
system“



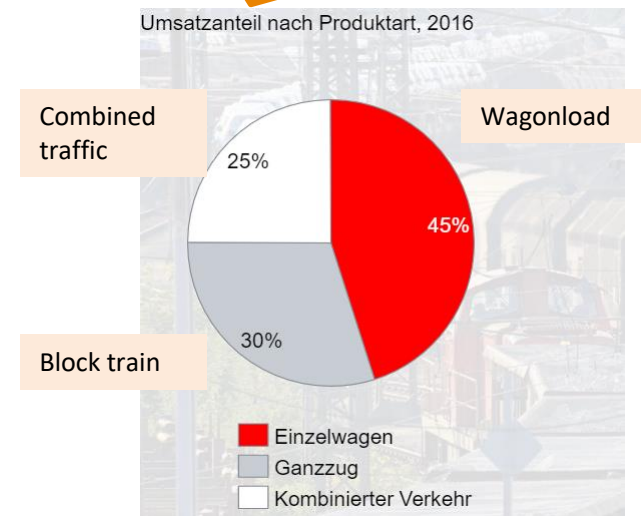
DB Cargo will mit verschiedenen Maßnahmen den Einzelwagenverkehr stärken. (Foto: Deutsche Bahn/Wolfgang Klee)



19. Oktober 2017
„Es braucht den Einzelwagen, wir brauchen aber ein neues System“ - mit diesen Worten brachte es Jan Elfenhorst, Deutschland-Chef der belgischen Güterbahn Lineas, beim 10. Eisenbahnkongress der Verbände BME und VDV in Hannover auf den Punkt. Thema war die Zukunft des Einzelwagenverkehrs. Dabei sprachen sich quasi alle Bahnen für den Erhalt dieser Transportvariante aus - und sie unternehmen auch viel, um sie zu entwickeln.

Source: DVZ, 19th October 2017

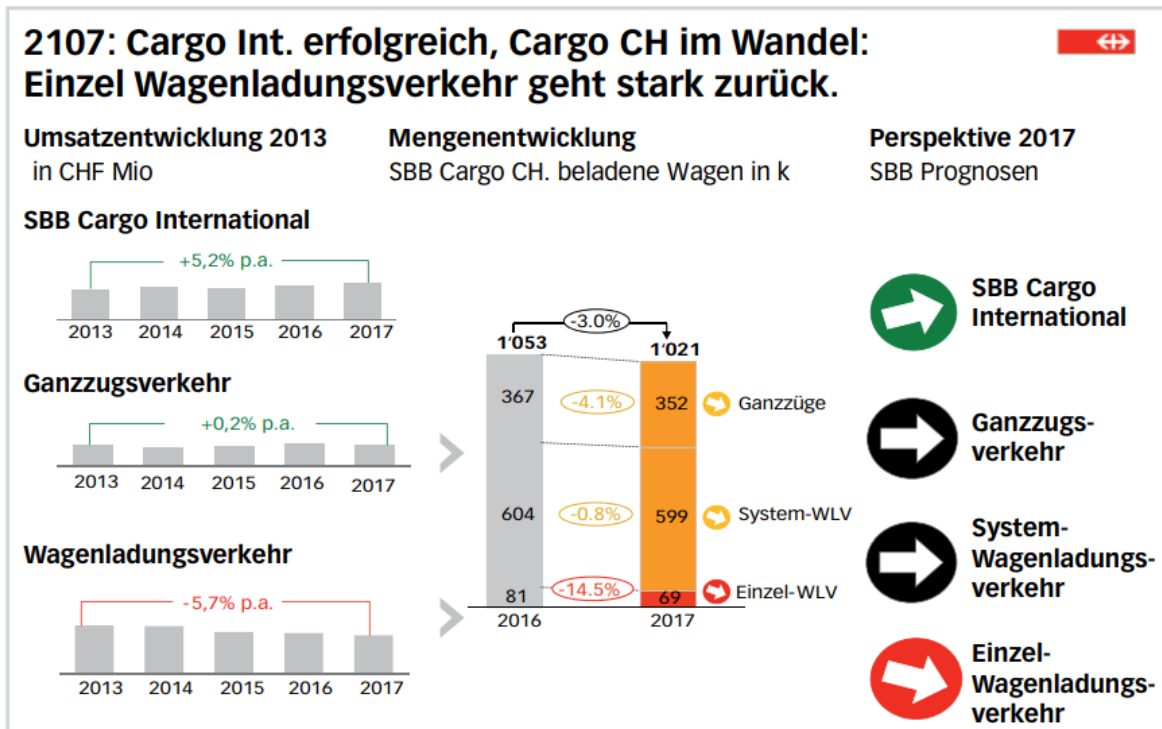
And is still very
important...



Source: DB Cargo, October 2017

Current view on wagonload transport

Although...



SBB Results for 2016/2017

Block train

System Wagonload transport
– particular to SBB

Wagonload transport

Source: Rail Business, March 2018

Introduction to CIT1

To increase the market share of rail freight transport by creating innovative services for wagonload trains offering high quality and improved performance in line with the needs of clients.

Smart-Rail aims to create a single-wagon load network offering:

- Reliable
- Flexible and
- Cost efficient services

based on

- Optimised and pragmatic solutions
- Private railway companies
- Integrated and international networks

WP6 Objectives

Creation of new operations serving the needs of the clients.

Completed



Uninterrupted operations



Growing/Expanding



Modal Shift



International Transport



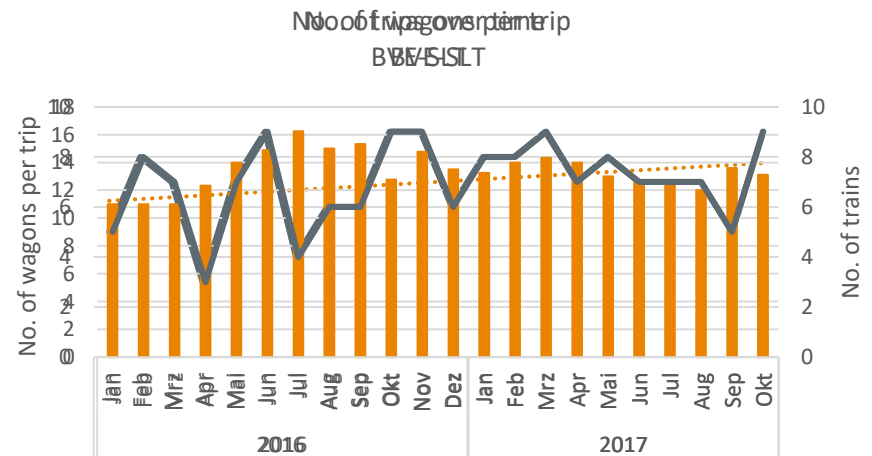
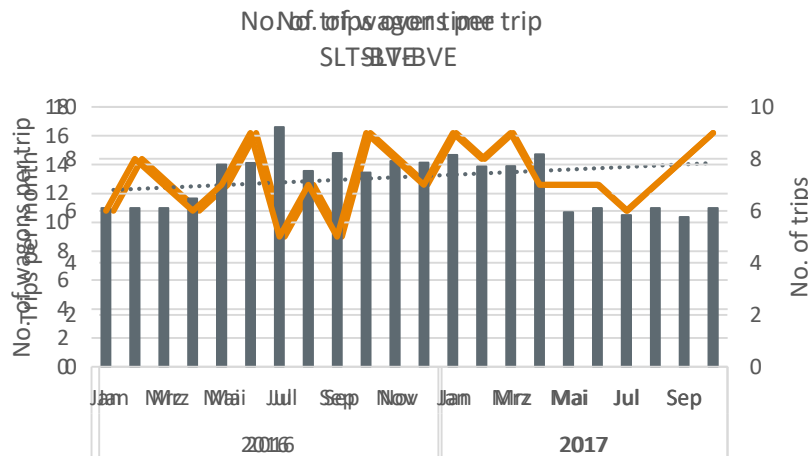
(From mid-2018)

Corridor 1

Starting point



- Sélestat → Belleville
- Users, 1 customer, 600 pallets per train
- 1 departure per week
- Steady operation expected in 2018

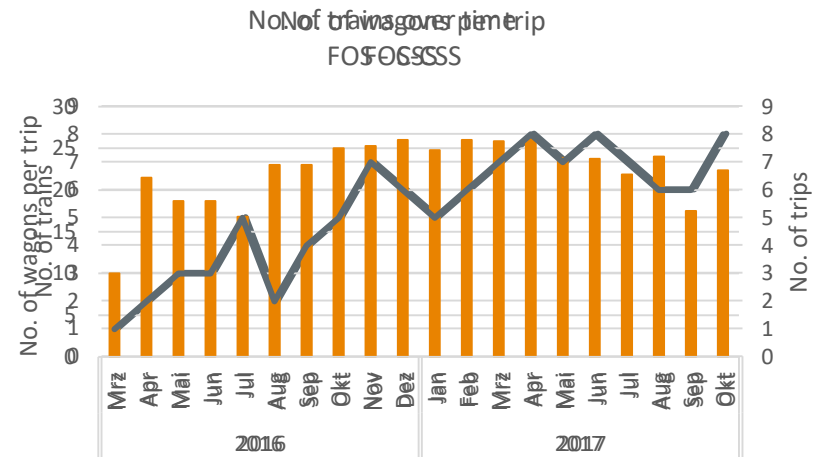
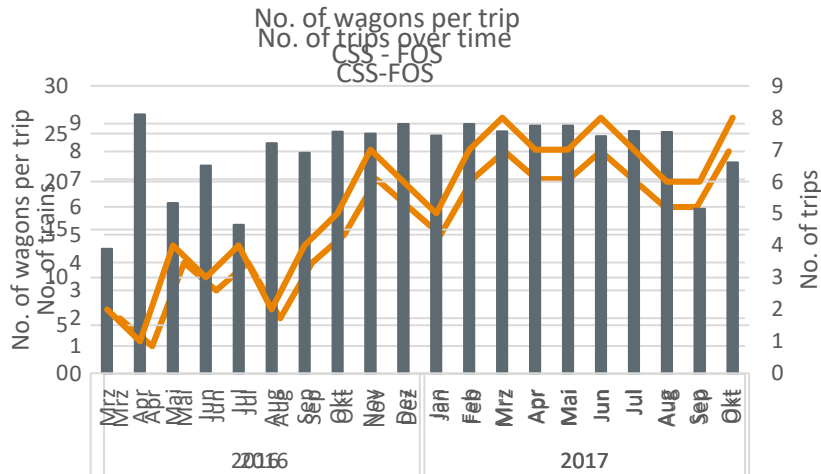


Corridor 2



Extension in 2018

- Chalon-sur-Saône → Fos-sur-Mer / Marseille
- 1 departure per week
- Catering for wagonload, swap bodies, maritime containers
- Extension towards Belgium in mid-2018



Developments beyond the end of the project



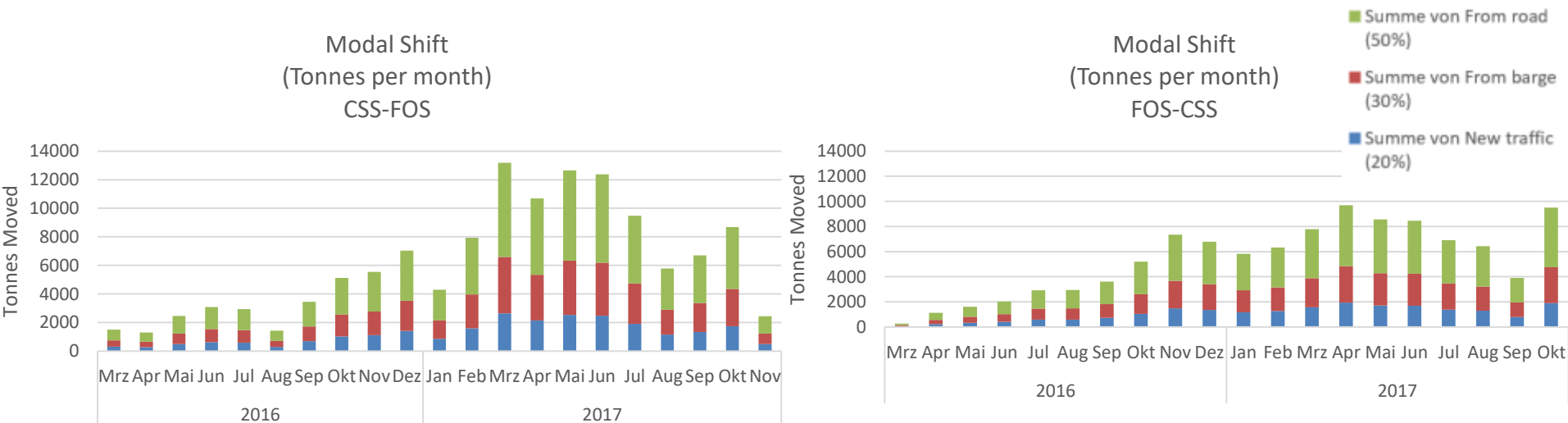
- 6 tracks have been reserved in Chalon so that it will act as a hub.
- Daily services between Chalon-Lyon-Fos
- Train paths have been reserved for every day of the year
- Further tracks have been reserved in Arles.

This service now leaves BDRS & Co. in a good position to serve the south-east of France and industrial areas around Lyon.

2017	
Containers	7500
Pallets	1000 wagonloads
Wood	500 wagonloads
2018	
Containers	10500
Swapbodies	1500 wagonloads
Pallets	1500 wagonloads
Wood	1500 wagonloads
LPG	500 wagonloads
Automotive	4000 wagonloads

Shift2Rail

- The Fos-Chalon-Fos route has shown a good level of modal shift.
 - 20% new traffic
 - 30% from barge
 - 50% from road
- Belleville – Sélèstat has consisted mostly of new traffic/traffic that was previously hauled by rail



Vienna, 18/04/2018

www.smartrail-project.eu

SMART  RAIL

Conclusions & Recommendations

Wagonload transport can be a success

- Certain conditions have to be met
- A service needs to be reliable
- Flexible
- Direct

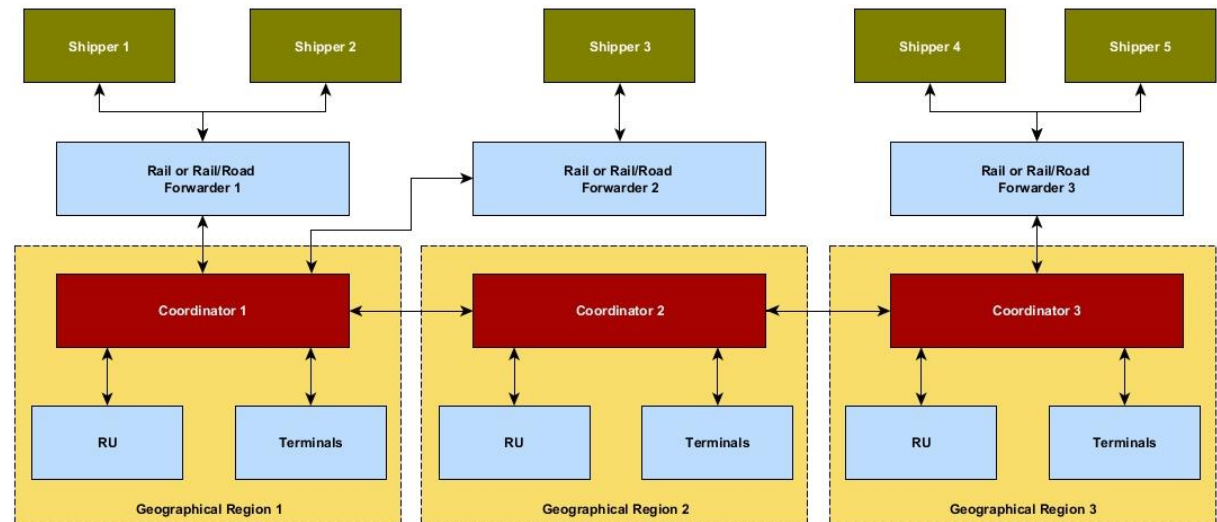
To achieve this it is important that

- A shift in mindset occurs
 - This can be helped through better customer orientation
 - Providing a service that doesn't exist on the market at the moment
- Infrastructure remains in operation
- Regulations are enforced to ensure that access to infrastructure is fair
- Slots at yards or on main lines can be reserved in a way that allows wagonload operations to be carried out
- Rules are harmonised throughout Europe

Conclusions & Recommendations

Business models

- Must be fair for all parties
- Inviting for new new parties to join
- Have open rules in place
- Scalable so that larger operations can be taken into account
- Adaptable so that international traffic can be effectively handled



Conclusions & Recommendations

Neutral Coordinator

- Must be informed with all relevant information
- Must be able to transfer the right information to the right party at the right time
- Must have credibility and respect from all parties
- Will initiate contacts,
- Facilitate bundling of loads



Conclusions & Recommendations

**The idea of IT platforms
is being talked about**

**Modern concepts
are needed to secure
sustainability**

Moderne Konzepte sichern Zukunftsfähigkeit

- Digital/booking platforms are already being developed.
- It is only to be seen who gets there first – The rail sector or newcomers from the IT sector.
- Incumbants should be challenged to join a neutral platform together with SME's
 - This will result in optimal impact, avoid fragmentation and ensure a level playing field.

Einzelwagen stellen zwar noch einen erheblichen Teil des europäischen Schienengüterverkehrs, aber dieser Anteil ist rückläufig. Denn der Einzelwagenverkehr ist nicht wettbewerbsfähig, wenn Abholung und Zustellung wie zu Zeiten der ersten Eisenbahnen ablaufen. Das bedeutet Abholung mit einer 1.000-PS-Diesellok über einige Kilometer, Sortierung per Umstellung auf einem Rangierbahnhof, Langstreckentransport, Zugauflösung in einem Rangierbahnhof, Zustellung wieder mit Rangierloks. Das dauert lange und ist zudem meist teurer als per LKW.

Andererseits sind im Einzelwagenverkehr noch beachtliche Mengen unterwegs - trotz der Nachteile. Das ist ein Zeichen dafür, dass es Bedarf an Einzelwagenverkehr gibt.

Einen Ausweg aus dem Dilemma - einerseits nützlich, andererseits unbezahlbar - bietet in der Tat ein Railport-Netz, also ein Netz von Güterterminals für konventionellen Verkehr, sowie bei Güterwagen die Trennung von Aufbau und Fahrgestell. BASF treibt diese Trennung konsequent voran, weil sie Kosten senkt.

Die Politik kann auch einen Beitrag leisten, indem sie Gleisanschlüsse fördert und die Verlagerung auf die Schiene attraktiv macht. Eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts für Vor- und Nachlauf auch im konventionellen Verkehr wäre ein guter Beitrag dazu.

Source: DVZ, October 2017

Conclusions & Recommendations

Wagonload initiatives

- Supported demonstrators are needed to show feasibility.
- They can be successful!
- They can outlast projects.
- They can be expanded further

The RU of VTG is to be renamed Retrack

EVU der VTG heißt von sofort an Retrack

Umwandlung Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) des Schienenlogistikern VTG firmiert von sofort an unter dem Namen Retrack. Die neue Gesellschaft Retrack GmbH & Co. KG mit Sitz in Hamburg ist eine hundertprozentige Tochter der VTG Rail Logistics und löst die seit 2010 in VTG-Eigentum befindlichen Vorgängerorganisationen Bräunert Eisenbahnverkehr GmbH & Co. KG sowie deren Komplementär Bräunert Verwaltung GmbH ab. Geschäftsführer sind

„Nach dem Ausscheiden einiger Projekt-Partner übernahm VTG 2014 das Retrack-Angebot in Eigenregie. Mit unserem EVU Bräunert organisierten wir mit den verbliebenen Kooperationspartnern die Züge und trugen das komplette unternehmerische Risiko“, so Günther Johann Ferk, in Personalunion auch Geschäftsführer der VTG Rail Logistics. Mit der Umbenennung werde nun der starken Präsenz von Retrack am Markt Rechnung getragen.

Source: DVZ, 19th October 2017

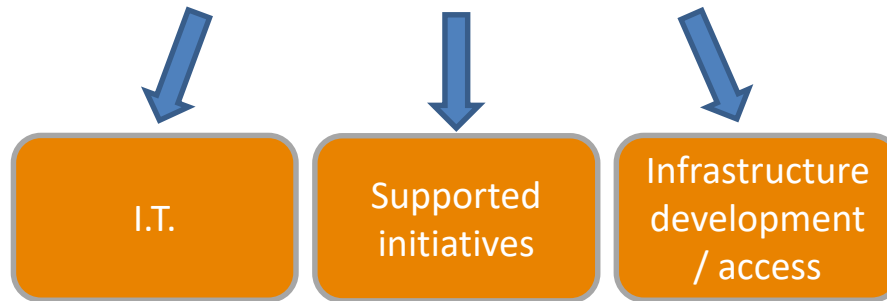
Such initiatives are required

- Confidence can be built up in smaller systems but this needs to be reinforced by the decision makers
- Smart-Rail has shown that wagonload systems can be successful
- This success needs to be brought to a wider audience in other areas of Europe
- Retrack has shown that demonstrators can be maintained

The way forward



- New developments are required
- How will these look?



- Otherwise the same problems will just reoccur.