

Rekordvolumen im ersten Halbjahr 2011

## **Wechselkurs belastet den kombinierten Verkehr via Schweiz**

**Chiasso, 28.7.2011** Im ersten Semester 2011 steigerte der Schweizer Kombi-Operateur Hupac das Verkehrsvolumen im unbegleiteten kombinierten Verkehr um 11,7%. Der starke Franken in Vergleich zum Euro schwächt jedoch die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse. Für die NEAT-Flachbahn fordert Hupac eine pragmatische, stufenweise Anpassung der Zulaufstrecken. Im Wachstumsmarkt Russland will Hupac im Herbst 2011 eine eigene Niederlassung eröffnen.

### **Verkehrsentwicklung im ersten Semester**

Im ersten Semester 2011 beförderte Hupac 375.893 Strassensendungen auf den Zügen ihres europaweiten Netzwerks und übertraf somit das Rekordvolumen des Jahres 2008 im entsprechenden Zeitraum. Der Leitungsweg über den 4-Meter-Korridor Brenner verzeichnete ein besonders lebhaftes Wachstum mit einem Plus von 42,5%. Erfreulich entwickelte sich auch der nicht-transalpine Verkehr mit einem Zuwachs von 16,6%. Bescheidener fiel das Wachstum im transalpinen Verkehr via Schweiz aus (+ 6,5%).

### **Erfolgreiche Zusammenarbeit mit SBB Cargo International**

Ein noch stärkeres Wachstum wurde durch verschiedene Engpässe im Bahnsystem behindert. Unfälle, Unwetter, Streiks und Baustellen reduzierten die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes. Einige Zugverbindungen mussten wegen Wagenmangel eingeschränkt bzw. eingestellt werden. Erfolgreich erwies sich dagegen die Zusammenarbeit mit SBB Cargo International, an der Hupac seit Jahresbeginn eine Minderheitsbeteiligung hält. Die konsequente Rationalisierung und Standardisierung der Prozesse hat sich bewährt und kann mittelfristig zu den angestrebten Ergebnissen im Interesse des Marktes führen.

### **Wechselkurs gefährdet den Verlagerungsprozess in der Schweiz**

Trotz Marktwachstum sind die Erwartungen für den kombinierten Verkehr via Schweiz verhalten. Grund dafür ist die massive Aufwertung des Schweizer Frankens gegenüber dem Euro. „Der Euro ist die Leitwährung im internationalen Strassengüterverkehr und folglich auch für den kombinierten Verkehr“, erklärt Bernhard Kunz, Direktor der Hupac AG. „Durch den Kursverlust des Euro sinken die Einnahmen massiv und können die Kosten des Schweizer Bahngüterverkehrs nicht mehr decken.“ Gegensteuer gibt Hupac durch weitere Kostenoptimierungen und Produktivitätssteigerungen. „Um die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs gegenüber der Strasse zu erhalten, braucht es eine noch engere Zusammenarbeit aller Partner der Transportkette“, fordert Kunz.

### **KV-Korridor NEAT 2020: mit beschränkten Mitteln maximalen Nutzen erzielen**

Wichtige Wachstumsimpulse für den kombinierten Verkehr sind mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Jahr 2017 und des Ceneri-Basistunnels im Jahr 2019 zu erwarten. Weiterhin ungeklärt ist jedoch die Frage der Zulaufstrecken, die den Anforderungen eines modernen, leistungsfähigen Güterverkehrs nicht mehr gerecht werden. Mit dem Bau neuer Infrastrukturen ist aber wegen der knappen Finanzen auf absehbare Zeit nicht zu rechnen. Hupac fordert daher eine pragmatische, stufenweise Anpassung der bestehenden Infrastruktur. Die heutigen Zufahrtslinien können mit beschränkten Mitteln schrittweise ausgebaut und für die Verkehrsverlagerung fit gemacht werden. So könnten die Vorteile der Flachbahn schon zum Zeitpunkt der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels voll genutzt werden. Zu den erforderlichen Massnahmen gehört der grenzüberschreitende Ausbau der Infrastruktur für Zugslängen von 750 Metern und für Zugshöhen von 4 Metern. Auch die Piattaforma Luino und Simplon Phase II müssen zügig umgesetzt

und den neuen Anforderungen angepasst werden. Laut Hupac sollte die Priorität auf den KV-Korridoren via Luino und Domodossola liegen, denn diese bedienen die bestehenden Terminals Busto Arsizio und Novara und bewältigen über 60% des Kombiverkehr-Transits via Schweiz. In Hinblick auf die Strecke Chiasso-Seregno-Bergamo sind Terminals östlich von Mailand mit einer Kapazität von 30 Zugsparen pro Tag in die Planung aufzunehmen.

### **Gut unterwegs in Russland**

Für den Wachstumsmarkt Russland hat Hupac im Mai 2011 eine gemeinsame Strategie mit ihrem langjährigen Joint-Venture-Partner Russkaya Troyka verabschiedet. Ziel ist die systematische Weiterentwicklung des bestehenden Kombiverkehrsangebots gemäss dem bewährten Geschäftsmodell des Containertransports zwischen Terminal und Terminal. „Mittelfristig wollen wir regelmässige Ganzzüge zwischen Atlantik und Pazifik aufbauen und somit dem Markt eine wettbewerbsfähige, zuverlässige Alternative für die wachsenden Güterverkehrsströme anbieten“, so Hupac Direktor Bernhard Kunz. Um eine bessere kommerzielle und betriebliche Betreuung der Verkehre zu gewährleisten, wird Hupac im Herbst 2011 eine Niederlassung in Moskau eröffnen. Im Jahr 2010 betrug das gemeinsame Transportvolumen von Hupac und Russkaya Troyka rund 3000 Container.

<b>Verkehrsentwicklung im 1. Halbjahr 2011</b>	<b>Januar-Juni 2011</b>	<b>Januar-Juni 2010</b>	<b>Veränderung in %</b>
Anzahl Strassensendungen			
Transalpin via CH	225.741	211.881	6,5
Transalpin via A	27.495	19.292	42,5
Gesamt transalpin	253.236	231.173	9,5
Nicht-transalpin	122.657	105.237	15,6
<b>Gesamt</b>	<b>375.893</b>	<b>336.410</b>	<b>11,7</b>

Rollende Autobahn: Outsourcing an RAlpin seit 1.1.2011

Weitere Informationen: Irmtraut Tonndorf Leiterin Kommunikation  
Tel. +41 91 6952936 itonndorf@hupac.ch