

*Bilanz-Medienkonferenz der Hupac Gruppe*

## **Hupac investiert in Wachstum**

**Zürich, 2.5.2018** Trotz gravierender Infrastrukturengpässe steigerte der Schweizer Kombi-Operateur Hupac sein Verkehrsvolumen in 2017 um 3,5% und erzielte ein zufriedenstellendes Geschäftsergebnis. Mit gezielten Investitionen will das Unternehmen die Qualität stabilisieren und den Markt ausbauen. Deutlich mehr Effizienz und Zuverlässigkeit erwartet Hupac mit der Inbetriebnahme des 4-Meter-Korridors via Gotthard und Ceneri per 2021.

## **Positives Ergebnis trotz angespannter Verkehrssituation**

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2017 konnte die Hupac Gruppe ihren Umsatz um 3,3% auf CHF 485,6 Mio. (EUR 436,9 Mio.) steigern. Während die volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen weltweit günstig ausfielen und sich dies insbesondere im ersten Halbjahr zeigte, haben negative Effekte aufgrund von Streckenunterbrüchen die Ergebnisse im zweiten Semester deutlich geschmälert und speziell im Hauptgeschäft auf der Nord-Süd-Achse zu Verlusten geführt. Dank dem erstarkten Euro gegen Jahresende und ausserordentlichen Erträgen konnte dennoch ein zufriedenstellender Jahresgewinn von CHF 11,1 Mio. mit einem Plus von 3,5% gegenüber dem Vorjahr verbucht werden.

Zu dem positiven Geschäftsergebnis hat die Business Unit Shuttle Net mit Verkehren in Europa, Russland und China beigetragen. Im Kernmarkt des transalpinen Verkehrs durch die Schweiz erwies sich das Segment der 4-Meter-Megatrailer mit einem Plus von 10% erneut als Wachstumstreiber. Sehr erfreulich entwickelte sich auch die 2015 eingeführte Business Unit Company Shuttle für Kunden mit Grossvolumen. Die Verkehre konnten um knapp 50% erhöht werden und machen bereits 10% des Gesamtumsatzes aus. Im Geschäftsbereich Maritime Logistics wurden im Herbst erste Züge gefahren; weitere erhebliche Marktentwicklungen sind vorgesehen.

Insgesamt transportierten die Unternehmen der Hupac Gruppe ein Volumen von 763.000 Strassensendungen bzw. 1.370.000 TEUs. Während im ersten Halbjahr ein positives Verkehrswachstum von plus 8,3% erzielt wurde, drückten Streckensperrungen und Baustellen die Entwicklung im zweiten Halbjahr auf minus 1,6%. Insgesamt verzeichnete Hupac ein Verkehrswachstum von 3,5%.

„Der Verlauf des letzten Geschäftsjahres hat wieder einmal gezeigt, wie wichtig ein effizientes Notfallmanagement mit Reserven und klaren Prozessen ist. Um in kritischen Verkehrssituationen handlungsfähig zu sein, hält Hupac rund 10% ihrer Wagenflotte sowie Loks und Lokführer für Backup-Fahrten vor. Ohne diese zusätzlichen Ressourcen und ohne die Flexibilität und Einsatzbereitschaft unserer Mitarbeitenden wäre die Performance in diesem schwierigen Geschäftsjahr bedeutend schlechter ausgefallen“, erläuterte Verwaltungsratspräsident Hans-Jörg Bertschi anlässlich der Bilanz-Medienkonferenz am 2. Mai 2018 in Zürich.

## **Contingency Management: Qualität stabilisieren, Supply Chain sichern**

Die anhaltend instabile Qualität auf den Hauptverkehrsachsen Europas wegen Bauarbeiten und Unfällen erfordert entschiedenes Handeln, um die Position des Schienengüterverkehrs in der globalen Supply Chain zu erhalten und zu stärken. Verkehrspolitisch stehen die Umsetzung eines internationalen Baustellen-

Managements mit Backup-Routings und die Einrichtung eines korridorbezogenen Krisenmanagements im Vordergrund. Bei ungeplanten Streckenunterbrüchen auf wichtigen Güterverkehrsachsen muss die schnelle Wiederaufnahme des Güterverkehrs mit einem Eingleis-Betrieb in Langsamfahrweise Priorität haben. Viel Spielraum für Verbesserungen gibt es auch bei der internationalen Zusammenarbeit der nationalen Leitstellen im Daily Business. „Wenn das europäische Infrastrukturmanagement international denkt und handelt, können wir den Kombinierten Verkehr marktgerecht weiterentwickeln und die Verkehrsverlagerung vorantreiben“, unterstrich Bertschi.

Auch Hupac zieht Konsequenzen aus den Engpässen des vergangenen Jahres. Gravierende Folgen hatten insbesondere die siebenwöchige Totalsperre der Rheintalbahnhof wegen eines Baustellenunfalls bei Rastatt und die sechsmonatige Sperrung der Luino-Strecke zwischen Bellinzona und Gallarate wegen Bauarbeiten zur Fertigstellung des 4-Meter-Korridors. Im vergangenen Jahr hat Hupac rund 55.000 Strassensendungen wegen Streckensperrungen und starken Verspätungen verloren. Durch weitere Investitionen will Hupac diesen Negativtrend stoppen und die Qualität stabilisieren. Zu den Massnahmen gehören zusätzliche Reserven, um gestrandete Züge und verschobene Abfahrten an den Folgetagen aufzuarbeiten, Multisystemloks für grenzüberschreitende Zugfahrten, ein Realtime-Kapazitätsmanagement und der Aufbau von alternativen Leitungswegen zur Risikodiversifizierung.

Von zentraler Bedeutung für die Supply Chain ist die zeitnahe, proaktive Information bei Verspätungen. Hupac verfolgt verschiedene Digitalisierungsprojekte gemeinsam mit Bahnpartnern und Transportunternehmen, um transparente, qualitativ hochwertige Informationsflüsse von der Quelle bis zum Ziel aufzubauen. „Als sofortigen konkreten Schritt werden wir unsere Züge mit GPS ausstatten und unsere Kunden über eine Schnittstelle punktgenau über die Position ihrer Ladeeinheiten informieren. Die Technik existiert – wir werden sie nutzen und die Ergebnisse dem Markt ab Ende 2018 zur Verfügung stellen“, kündigte Hupac Direktor Beni Kunz an.

## **Investitionen in Rollmaterial, Terminals und Digitalisierung**

Hupac investiert konsequent in das weitere Wachstum ihrer Geschäftstätigkeit. 2017 wurden die Investitionen in Sachanlagen mit CHF 56,5 Mio. mehr als verdoppelt. Die Wagenflotte wurde um rund 450 Wagenmodule auf 5.941 Einheiten erhöht. Im Vordergrund der Beschaffung standen Taschenwagen vom Typ T3000, um der steigenden Nachfrage im Bereich Megatrailer zu entsprechen. Für den wachsenden Markt in Osteuropa wurden 40-Fuss-Tragwagen in Russland bestellt und ausgeliefert. Im laufenden Jahr wurden Bestellungen von 400 Wagenmodulen ausgelöst. Des Weiteren wurden acht Multisystemloks beschafft; sie werden im laufenden Jahr den Bahnpartnern übergeben.

Zentraler Faktor für die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs sind die Umschlagterminals. Gerade bei der heutigen angespannten Qualitätssituation im Bahnverkehr sind ausreichende Terminalkapazitäten mit flexiblen, effizienten Prozessen zwingend erforderlich, um die Verkehre aufrecht zu erhalten und den Kunden eine marktgerechte Leistung zu garantieren. Hupac verantwortet den Betrieb von einem Dutzend Terminals in der Schweiz, Italien, Deutschland, Belgien und den Niederlanden über eigene Betreibergesellschaften oder aktive Beteiligungen. Um Kapazitäten für das weitere Wachstum zu sichern, verfolgt Hupac gemeinsam mit Partnern die Terminalprojekte Milano Smistamento, Piacenza und Brescia in Italien, Gateway Basel Nord in der Schweiz und Brwinów/Warschau in Polen mit Fertigstellungen im Zeitraum 2020-2022. Defizite bestehen in den Wirtschaftsräumen Rotterdam, Köln/Duisburg und Mannheim; daher wird sich Hupac am Terminal RTC Geleen (NL) beteiligen. Des Weiteren ist Hupac mit der HGK eine zukunftsorientierte Kooperation betreffend den Terminal Köln Nord eingegangen.

Umfangreiche Ressourcen fliessen auch in die digitale Transformation des Unternehmens. Für die Terminals der Hupac ist die Installation von OCR-Gates zur Erfassung der Zug- und Ladeeinheitsdaten geplant. Das Kapazitätsmanagement-Tool SPEAK wird die Planbarkeit der Logistikketten erhöhen. Beim Rollmaterial wird Sensortechnik den Sicherheitsstandard erhöhen und prädiktive Wartung ermöglichen. Für die Kunden werden integrierte Booking-to-Billing-Plattformen und ein verbesserter Informationsfluss umgesetzt.

## **Politische Unterstützung der Verlagerung im Alptransit Korridor**

Seit Jahren bereitet sich Hupac auf die vom Parlament beschlossene Abschaffung der Betriebsbeiträge für den Kombinierten Verkehr per Ende 2023 vor. Geringere Produktionskosten und mehr Payload pro Zug heisst die Devise, um den Wegfall der Fördermittel zu kompensieren, ohne an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Strasse zu verlieren. Die erforderlichen Parameter 2000 t Zuggewicht mit einer Lok, 740 Meter Zuglänge und 4-Meter-Profil werden jedoch per 2024 nicht gesamthaft auf dem Güterverkehrskorridor Rotterdam-Genua zur Verfügung stehen. Die Durchsetzung dieser Parameter auf dem gesamten Korridor ist eine zentrale verkehrspolitische Aufgabe, ebenso wie die Einführung einer international koordinierten Trassen- und Verkehrsplanung.

Aktuelle Berechnungen zeigen, dass durch Produktivitätsverbesserungen mit Gotthard/Ceneri-Basistunnel und 4-Meter-Korridor etwa zwei Drittel der heutigen staatlichen Unterstützung des Kombinierten Verkehrs reduziert werden können. Ein Drittel müsste bei den aktuellen Rahmenbedingungen auch ab 2024 weiter gewährt werden. Eine praktikable Alternative wäre die Senkung der heute sehr hohen Trassenpreise für den Transit durch die Schweiz auf das Niveau der Korridorländer – eine einfache, diskriminierungsfreie Lösung mit geringem Verwaltungsaufwand, welche ein sofortiges Signal zugunsten der Verkehrsverlagerung senden würde.

Zu berücksichtigen ist auch die Förderungsäquivalenz zwischen dem Unbegleiteten Kombinierten Verkehr und der Rollenden Autobahn ab 2024: gleich lange Spiesse sind erforderlich, um opportunitätsgetriebene Verlagerungen vom UKV zur ROLA zu verhindern.

Eine weitere wichtige Massnahme zur Unterstützung der Verkehrsverlagerung ist die Weiterführung des Lärmbonus für lärmarme Güterwagen nach 2020 zur Kompensation der hohen Betriebskosten: umweltfreundliche, leise Güterwagen dürfen nicht schlechter gestellt sein als laute Bahnwagen, welche niedrigere Betriebskosten aufweisen.

## **Ausblick für 2018**

In den ersten vier Monaten des Jahres verzeichnete Hupac ein Verkehrswachstum von 5,2%. Besonders lebhaft entwickelte sich der transalpine Kombinierte Verkehr mit einem Plus von 10,7%. Die Frequenz zahlreicher Züge wurde erhöht und verschiedene neue Verbindungen wurden eingeführt, beispielsweise Zeebrugge Cobelfret ⇄ Novara, Hannover ⇄ Novara, Singen ⇄ Cremona, Rotterdam/Duisburg ⇄ Istanbul sowie Ganzzugsverkehre des Bereichs Company Shuttle. Erstmals wurden auch Sendungen in den Iran, nach Aserbaidschan und Turkmenistan abgewickelt. Prioritär ist im laufenden Jahr der Ausbau des maritimen Hinterlandverkehrs.

Auch 2018 ist mit Belastungen durch Baustellen zum Ausbau der Zulaufstrecken zum Gotthard-Basistunnel zu rechnen, welche sich jedoch bis zur Eröffnung des 4-Meter-Korridors reduzieren werden. Kunz: „Mit der Inbetriebnahme des Vier-Meter-Korridors via Gotthard und Ceneri per 2021 erwarten wir deutlich mehr

Effizienz und Zuverlässigkeit zugunsten der weiteren Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene.“

### **Über Hupac**

Hupac ist der führende Netzbetreiber im intermodalen Verkehr Europas mit einem Transportvolumen von 763.000 Strassensendungen bzw. 1.370.000 TEUs und einem Umsatz von CHF 486 Mio. (EUR 437 Mio). Das Angebot umfasst 110 Züge täglich mit Verbindungen zwischen den grossen europäischen Wirtschaftsräumen und bis nach Russland und Fernost. Die Hupac AG wurde 1967 in Chiasso/Schweiz gegründet. Die Hupac Gruppe besteht aus 18 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, Italien, Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Polen, Russland und China. Das Unternehmen beschäftigt 470 Mitarbeitende, verfügt über 5.900 Wagenmodule und betreibt effiziente Terminals an wichtigen europäischen Standorten.

### **Medienkontakt**

Irmtraut Tonndorf Director Communications & Marketing  
Tel. +41 58 8558020 itonndorf@hupac.com