

Bilanz-Medienkonferenz der Hupac Gruppe

Hupac meistert Herausforderungen und investiert in Terminals und Digitalisierung

Chiasso, 28.5.2024 Der europaweite Rückgang der Transportnachfrage und weitere herausfordernde Rahmenbedingungen führten im vergangenen Jahr zu einem Rückgang des Transportvolumens der Hupac Gruppe von 11,7% und zu einem negativen Geschäftsergebnis. Dennoch setzte Hupac die strategischen Investitionen in neue Terminals und Digitalisierungsprojekte fort mit dem Ziel, die Leistungen für die Kunden noch effizienter, wettbewerbsfähiger und nachhaltiger zu erbringen.

Die Qualitätsdefizite auf dem europäischen Schienennetz setzen den wirtschaftlichen Betrieb des Kombinierten Verkehrs weiterhin unter Druck. Verkehrspolitische Massnahmen sind notwendig, um eine Rückverlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Strasse zu verhindern.

Negative Effekte durch Energiekrise und Performance

Die Hupac Gruppe beförderte im vergangenen Jahr rund 975.000 Strassensendungen bzw. 1.866.000 TEU im Kombinierten Verkehr Strasse/Schiene und im Seehafenhinterlandverkehr. Das entspricht einem Rückgang von rund 130.000 Sendungen oder 11,7% gegenüber dem Vorjahr. Im Kernmarkt des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz verzeichnete Hupac einen vergleichsweise moderaten Rückgang von 7,6% auf 540.000 Strassensendungen. Auch der nicht-transalpine Verkehr, das zweitwichtigste Verkehrssegment der Hupac Gruppe, entwickelte sich mit einem Minus von 14,9% rückläufig. Der maritime Hinterlandverkehr ab den Seehäfen Hamburg, Bremerhaven, Wilhelmshaven und Rotterdam erreichte rund 156.000 Strassensendungen oder 295.000 TEU, was einem Rückgang von 13,2% entspricht.

Diese negative Entwicklung ist vor allem auf den konjunkturbedingten Einbruch der Transportnachfrage in Europa zurückzuführen. Der rezessive Trend setzte bereits im Herbst 2022 im Zusammenhang mit der Ukraine- und Energiekrise ein und erfasste im Laufe des Jahres 2023 weite Teile der Weltwirtschaft. Als Sonderfaktor kam im August 2023 der schwere Unfall im Gotthard-Basistunnel hinzu. Die Bauarbeiten zur Wiederherstellung des Tunnels schränken die Trassenkapazität bis September 2024 erheblich ein.

Verschiedene weitere Faktoren belasteten das System Schiene. Dazu zählen die zum Teil massiv gestiegenen Kosten für Energie und Traktion, aber auch die mangelnde Qualität insbesondere des deutschen Schienennetzes aufgrund vernachlässigter Instandhaltung und unzureichender Baustellenplanung. Dies führte auf vielen Korridoren zu Kapazitätsengpässen, Verspätungen und Zugausfällen.

Im ressourcenintensiven Geschäft des Kombinierten Verkehrs ist eine rasche Reaktion auf Marktschwankungen entscheidend. Mit verschiedenen Massnahmen wie der Anpassung der Wagenflotte an die Nachfrage, der punktuellen Konsolidierung des Netzwerks und dem konsequenten Kapazitätsmanagement gelang es Hupac, die Verluste im Laufe des Jahres aufzufangen und das Geschäft zu stabilisieren. Vor dem Hintergrund der herausfordernden Bedingungen im Geschäftsjahr 2023 kann das Gruppenergebnis von CHF -6,2 Mio. als akzeptabel bezeichnet werden. Dies umso mehr, als Hupac die strategischen Investitionen in Terminals und IT-Projekte mit einem Gesamtaufwand von CHF 36 Mio. weiterführen konnte.

Risiko Rückverlagerung – verkehrspolitische Massnahmen erforderlich

Das vergangene Jahr hat erneut gezeigt: Der Kombinierte Verkehr steht vor wachsenden Herausforderungen. "Seit mehreren Jahren erleben wir eine Negativspirale aus mangelnder Verfügbarkeit des Schienennetzes wegen Störungen und Bauarbeiten bei gleichzeitig steigenden Energie-, Traktions- und Trassenkosten," erklärte Verwaltungsratspräsident Hans-Jörg Bertschi anlässlich der Bilanz-Medienkonferenz der Hupac am 28. Mai 2024 in Zürich. Die Pünktlichkeit der Züge auf der Nord-Süd-Achse durch die Schweiz ist auf 50% gesunken, die ungeplanten Zugausfälle liegen bei über 10%. Unter diesen

Bedingungen leidet die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs gegenüber dem direkten Strassentransport, der im gegenwärtigen rezessiven Marktumfeld über Überkapazitäten verfügt.

Gezielte verkehrspolitische Initiativen sind notwendig, um die Verkehrsverlagerung zu unterstützen. Bereits kleinere Massnahmen würden spürbare Entlastungen bringen:

- Die instabile Verkehrssituation auf der Nord-Süd-Achse durch die Schweiz kann durch die Bereitstellung von Abstellgleisen für Züge nachhaltig verbessert werden. Puffergleise nördlich und südlich der Alpen stellen sicher, dass Züge auch bei Störungen aus den Terminals ausfahren und entlang des Korridors kurzzeitig abgestellt werden können, bis die Weiterfahrt auf einer sich anschliessende Trasse möglich ist.
- Aufgrund der anhaltenden Kapazitätsengpässe auf der Rheintalbahn sind Alternativen durch Frankreich dringend erforderlich. Prioritär ist der Ausbau der Strecke Belgien-Metz-Strasbourg-Basel auf das 4-Meter-Profil. Es liegt im Interesse der Schweizer Verlagerungspolitik, dass der Kombinierte Verkehr zwischen Belgien und Italien auf der kürzesten Strecke über Frankreich zum Gotthard-Basistunnel geführt werden kann. Deshalb sollte die Schweiz die Profilerweiterung der Vogesentunnel mitfinanzieren, ähnlich es in Italien der Fall war. Als Ausweichstrecke ist weiter die Ertüchtigung der Strecke Würth-Strasbourg als NEAT-Zulaufstrecke für einen durchgehenden Güterzugverkehr mit Hybrid- oder Dieseltraktion in Angriff zu nehmen.

Kontraproduktiv ist hingegen die vorgesehene Umverteilung der Fördermittel vom Langstrecken- zum Kurzstreckenverkehr im Alpenransit durch die Schweiz. "Mit zunehmender Eindringtiefe des Verkehrs in das deutsche Netz steigen die Qualitätsdefizite und Produktionskosten und damit die Gefahr von Rückverlagerungen," so Hans-Jörg Bertschi. "Die Fördermittel dürfen deshalb auf diesen langen Distanzen nicht gekürzt werden, sonst kommt es zu Rückverlagerungen auf die Strasse." Soll die Verlagerung zwischen dem grenznahen Süddeutschland bzw. dem Elsass und Italien auf den Kombinierten Verkehr gefördert werden, sind zusätzliche Mittel in Höhe von CHF 15 Mio. erforderlich.

Im Rahmen der Diskussion des Verlagerungsberichts 2023 im Schweizer Parlament haben Vertreter und Verbände aller Verkehrsträger des Landes diese drei politischen Forderungen unterstützt, woraufhin die Verkehrskommission des Nationalrats in der Frühlingssession drei entsprechende Kommissionsmotionen eingereicht hat. Der Nationalrat wird als Erstrat am 11. Juni 2024 darüber entscheiden.

Die für den Zeitraum 2024-2030 geplante Generalsanierung des Schienennetzes in Deutschland ist nach jahrelanger Vernachlässigung dringend notwendig, stellt aber die europäische Logistik vor grosse Herausforderungen. "Monatelange Vollsperrungen mit teilweise weiträumigen Umleitungsstrecken von mehreren hundert Kilometern und reduzierten Leistungsparametern sind ohne finanziellen Ausgleich nicht zu verkraften," warnt Hupac CEO Michail Stahlhut. "Wir unterstützen die Forderung, Umleitungskosten als festen Bestandteil von Infrastrukturinvestitionen zu berücksichtigen. Nur so kann der Schienengüterverkehr die lange Durststrecke einer Generalsanierung überleben."

Hupac investiert und trägt aktiv zur Marktentwicklung bei

Trotz der aktuell schwierigen Situation setzt sich Hupac weiterhin für die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs ein und trägt mit innovativen Lösungen zur Zukunftsfähigkeit des Systems bei. "Nach jahrelanger Vorbereitung ist es uns gelungen, eine differenzierte Lösung für den Ersatzverkehr während der Schliessung der Rheintalbahn bei Rastatt im August 2024 zu erarbeiten," so Stahlhut. "Dank der guten Zusammenarbeit mit den betroffenen Infrastrukturbetreibern und Bahnunternehmen können wir erstmals den Güterverkehr über die linksrheinische Strecke Würth-Lauterbourg-Basel führen und somit unseren Kunden eine Umleitungskapazität von rund 80% anbieten." Der Betrieb der Strecke in Frankreich und der Einsatz von Hybridlokomotiven und zweisprachigen Lokführern sind mit erheblichen Mehrkosten verbunden. "Es zeigt sich einmal mehr: Wir brauchen ein Konzept und eine europaweite Regulierung, wie wir in Zukunft mit den Mehrkosten für das Verkehrsmanagement bei baubedingten Sperrungen umgehen, ohne eine Rückverlagerung auf die Strasse zu riskieren," so Stahlhut.

Für die langfristige Entwicklung des Kombinierten Verkehrs ist der Ausbau der Terminalkapazitäten von entscheidender Bedeutung. Im Juli 2023 hat Hupac zusammen mit ihrem Partner TP Nova die Ausschreibung für den Betrieb des Terminals La Llagosta bei Barcelona gewonnen. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird der Terminal 2025 in Betrieb genommen und eröffnet neue Chancen im Wachstumsmarkt Spanien. Bereits im laufenden Jahr startet der Umschlag im neuen Terminal Duisburg Gateway, an dem Hupac mit 26% beteiligt ist. Neue Möglichkeiten für den alpenquerenden Verkehr entstehen auch mit der Inbetriebnahme der Terminalerweiterung in Piacenza Anfang 2025. "Die Anlage wurde ausgebaut und mit Portalkränen und 750 Meter langen Umschlaggleisen für die Zukunft gerüstet," so Michail Stahlhut. Für 2026 ist die Eröffnung des Terminals Milano Smistamento geplant, an dem Hupac zusammen mit Mercitalia Logistics beteiligt ist.

Von strategischer Bedeutung ist auch die digitale Transformation der Prozesskette im Kombinierten Verkehr. Hupac ist seit Jahrzehnten führend in der Entwicklung von Supply Chain Informationssystemen und Branchenstandards für die Datenintegration. Stahlhut: "Unser Ziel ist es, den Planungs- und Koordinationsaufwand entlang der Prozesskette effizienter zu gestalten und damit die Produktivität des Gesamtsystems zu erhöhen. Mit der DXI-Plattform haben wir gemeinsam mit Partnern ein innovatives System für den Maschine-zu-Maschine-Datenaustausch zwischen Kombi-Operateuren, Spediteuren, Terminals und Eisenbahnverkehrsunternehmen geschaffen." Das System wurde 2023 gestartet und zählt bereits 15 Teilnehmer, die täglich ihre Daten in einem autorisierten Verteilerkreis ohne manuelle Eingabe austauschen. Weitere 30 Interessenten testen gegenwärtig die Plattform mit der Perspektive, gegen eine geringe Gebühr in das System einzusteigen.

Netzwerkentwicklung und Ausblick 2024

Für das laufende Jahr rechnet Hupac mit einem stabilen Verkehrsaufkommen in ihren kontinentalen und maritimen Netzwerken. Im Vordergrund der Geschäftstätigkeit stehen weiterhin ein gezieltes Kapazitätsmanagement und punktuelle, marktorientierte Angebotserweiterungen.

Bei der Netzwerkentwicklung konzentriert sich Hupac auf den Ausbau des Angebots ab dem Terminal Köln Nord, dessen Betrieb die Hupac Gruppe Anfang 2023 übernommen hat, sowie auf die Stärkung des Angebots auf dem Korridor Benelux-Italien. Für den Herbst des laufenden Jahres sind eine Frequenzerhöhung der Verbindung Zeebrugge-Piacenza mit direkten Fährverbindungen nach Grossbritannien geplant. Ebenfalls in der Pipeline ist die Anbindung des Hafens Lübeck an das Hupac Netzwerk via Ludwigshafen als Hub.

"Wir sind überzeugt, dass wir mit wettbewerbsfähigen, marktorientierten Produkten des Kombinierten Verkehrs weiterhin einen echten Mehrwert für eine umwelt- und klimafreundliche Logistik bieten," so Stahlhut. Im Vergleich zum reinen Strassentransport sparte das Hupac Netzwerk im Jahr 2023 rund 1,4 Millionen Tonnen CO₂ ein, reduzierte den Energieverbrauch um 15,5 Milliarden Megajoule und entlastete die Strasse um 18 Millionen Tonnen Güter. Stahlhut: "Unsere langfristig ausgerichtete Unternehmensstrategie ist Teil der Antwort auf die grossen gesellschaftlichen Herausforderungen wie Klimaschutz, Energiewende und nachhaltige Wirtschaftsentwicklung. Daran orientieren wir uns auch im laufenden Jahr."

Profil der Hupac Gruppe

Die Hupac Gruppe ist mit einem Transportvolumen von rund 1 Million Strassensendungen pro Jahr der führende Netzbetreiber im intermodalen Verkehr in Europa. Das Unternehmen bietet 130 Züge pro Tag mit Verbindungen zwischen den grossen europäischen Wirtschaftsräumen und Destinationen bis Fernost. Gegründet 1967 in Chiasso/Schweiz, beschäftigt die Hupac Gruppe heute 700 Mitarbeitende und verfügt über 8.500 Wagenmodule und 12 Terminals an wichtigen europäischen Knotenpunkten.

Kontakt Irmtraut Tonndorf Director Communications & Marketing
Tel. +41 58 8558020 | Mob. +41 79 2934645 | itonndorf@hupac.com