

*Verkehrsentwicklung 2024*

## Hupac hält Volumen stabil und investiert in Resilienz

**Chiasso, 10.2.2025** Im Jahr 2024 beförderte die Hupac Gruppe rund 949.000 Strassensendungen im Kombinierten Verkehr Strasse/Schiene. Damit konnte das Verkehrsvolumen weitgehend stabil gehalten werden. Der teilweise kritischen Leistungsfähigkeit der Bahninfrastruktur begegnet Hupac mit verschiedenen Massnahmen.

**Positiv wertet Hupac die Führungsrolle der Schweiz im neu geschaffenen TEN-T-Korridor Nordsee-Rhein-Mittelmeer sowie die Übernahme der gemeinsamen Korridorverantwortung durch die Schweiz und Belgien. Die Zusammenlegung der beiden Schweizer alpenquerenden Korridore ist ein weiterer wichtiger Schritt für eine effizientere Steuerung des internationalen Schienengüterverkehrs.**

### **Verkehrsentwicklung 2024**

Im vergangenen Jahr beförderte die Hupac Gruppe rund 949.000 Strassensendungen bzw. 1.818.000 TEU im Kombinierten Verkehr Strasse/Schiene und im maritimen Hinterlandverkehr. Dies entspricht einem Rückgang von 2,6% bzw. 26.000 Sendungen gegenüber dem Vorjahr. Im Kerngeschäft des transalpinen Verkehrs durch die Schweiz konnte Hupac den Verkehr trotz der Kapazitätseinschränkungen im Gotthard-Basistunnel stabil halten (-0,2%). Der Unterbruch des Leitungswegs via Modane und Netzwerksanpassungen im Nordosten Italiens führten zu einem starken Rückgang der transalpinen Verkehre via Frankreich und Österreich. Der nicht-transalpine Verkehr mit den Märkten West-, Nordost- und Südost-Europa blieb mit einem kleinen Minus von 1,2% weitgehend stabil.

### **Güterverkehrsfreundlich bauen – so geht's**

Neben dem konjunkturell bedingten Rückgang der Verkehrsnachfrage ist der problematische Zustand des Schienennetzes der Hauptgrund für die hinter den Erwartungen zurückbleibende Verkehrsentwicklung. Die vor allem in Deutschland prekäre Leistungsfähigkeit einer veralteten Schieneninfrastruktur belastet die Zuverlässigkeit des Verkehrs. Dabei zeigt die kürzlich abgeschlossene Sanierung der Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim, dass güterverkehrsfreundliches Bauen durchaus möglich ist. Die entscheidenden Faktoren:

- ausreichende Kapazität auf den Ausweichstrecken hinsichtlich der verfügbaren Trassen, auch durch Ausdünnung des Personenverkehrs mit Einrichtung von Schienenersatzverkehren
- elektrifizierte Umleitungsstrecken mit geringen Zusatzkilometern
- gleiche Produktionsparameter für die Züge in Bezug auf Profil, Zuglänge, Zuggewicht
- gute technische Qualität der Ausweichstrecken durch vorbeugende Wartung
- keine grösseren zeitgleichen Bauarbeiten auf dem jeweiligen internationalen Korridor
- genügend Zeit für die Bahnen zur Vorbereitung.

### **Hupac investiert in Widerstandsfähigkeit und Stabilität**

Diese Kriterien sollten nicht nur bei den grossen Korridorsanierungen, sondern generell bei allen Baustellen berücksichtigt werden, zum Beispiel auch beim Ausbau der Rheintalbahn. Im Mittelpunkt müssen die Leistungsfähigkeit und die wirtschaftliche Tragfähigkeit für die Bahnkunden stehen. "Eine Umleitungskapazität von 80% ist das absolute Minimum, um ein Abwandern des Güterverkehrs auf die Strasse zu verhindern", sagt Michail Stahlhut, CEO der Hupac. "Bei erheblichen Mehrkosten erwarten wir ein

Entgegenkommen des Infrastrukturbetreibers. Denn die aktuelle Performance-Misere ist das Resultat einer strukturellen Vernachlässigung und Unterfinanzierung in der Vergangenheit."

Hupac selbst ergreift eine Reihe von Massnahmen, um die Resilienz und Stabilität des Angebots zu erhöhen. Anlässlich der baustellenbedingten Vollsperrung der Rheintalbahn im August 2024 initiierte Hupac ein wegweisendes Projekt der deutsch-französisch-schweizerischen Zusammenarbeit. Durch die Einrichtung eines Diesel-Shuttles durch das Elsass konnten 20 Güterzüge pro Tag und Richtung die Sperrung umfahren. Die Leistung wurde von SBB Cargo International und Captrain diskriminierungsfrei erbracht.

"Seit Anfang 2025 führen wir einen Teil unserer Verkehre zwischen Belgien und Italien über Frankreich statt über Deutschland. Damit begegnen wir dem Risiko von Unregelmässigkeiten und erhöhen die Zuverlässigkeit unserer Verkehre", so Stahlhut. Weitere Diversifizierungen für Umleitungsverkehre sind in Vorbereitung. Zu den operativen Massnahmen gehören das Vorhalten von Reservekompositionen, der Einsatz von Reserve-Lokführern und die Einplanung zusätzlicher Kapazitäten an Wochenenden, um den Rückstau von unter der Woche ausgefallenen Zügen aufzufangen.

Neben diesen hausinternen Anstrengungen erwartet Hupac von allen Beteiligten entlang der Transportkette den höchsten Einsatz für die Garantie einer marktkonformen Kapazität. Infrastrukturseitig setzt sich Hupac für die Einrichtung von Abstellgleisen entlang des Nord-Süd-Korridors durch die Schweiz ein, beispielsweise in Basel, Karlsruhe, Offenburg und Chiasso. "Eine wichtige Massnahme, um die Auswirkungen von Störungen zu reduzieren und den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten."

### **Hupac Strategie für die Zukunft des Kombinierten Verkehrs**

Trotz der aktuell schwierigen Wirtschaftslage hält Hupac an ihrer Strategie zur Weiterentwicklung des Kombinierten Verkehrs fest. Im Zentrum steht dabei der Ausbau der Terminalkapazität gemeinsam mit Partnern. "Im laufenden Jahr rechnen wir mit der Inbetriebnahme des neuen Terminals Piacenza und des Terminals Barcelona, nächstes Jahr folgt der Terminal Milano Smistamento", so Hans-Jörg Bertschi, Präsident des Verwaltungsrats. Grosses Potenzial sieht Hupac bei der Digitalisierung. "Gemeinsam mit Vertretern der gesamten Wertschöpfungskette arbeiten wir an der Standardisierung und Optimierung der Kernprozesse. Damit reduzieren wir die Komplexität und die Betriebskosten und tragen so zur Wettbewerbsfähigkeit des klimafreundlichen Kombinierten Verkehrs bei."

### **Internationale Kooperation für eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur**

Ein entscheidender Faktor für die Zukunft des Intermodalverkehrs in Europa ist das grenzüberschreitende Korridormanagement. 90% der Güterzüge des Kombinierten Verkehrs verkehren über nationale Grenzen hinweg – ein klarer Hinweis darauf, dass die Infrastrukturpolitik und das Infrastrukturmanagement in Europa dringend international ausgerichtet werden müssen. "Das Co-Engagement der Schweiz und Belgiens im Güterverkehrskorridor Nordsee-Rhein-Mittelmeer ist ein bedeutender Fortschritt. Für eine nachhaltige Verlagerungspolitik auf die Schiene erwarten wir weitere Verbesserungen im Korridormanagement, insbesondere eine bessere Koordination und Verlässlichkeit der internationalen Infrastrukturmassnahmen", so Bertschi weiter.

Ein konkreter Schritt wäre der seit langem diskutierte Ausbau des Korridors Antwerpen-Metz-Basel auf das 4-Meter-Profil. Die vom Schweizer Parlament 2023 verabschiedete Kommissionsmotion sieht die Mitfinanzierung des Ausbaus der linksrheinischen Vogesentunnel vor. Bertschi: "Wir unterstützen den Dialog mit allen Beteiligten zugunsten pragmatischer Lösungen im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Europa."

## **Profil der Hupac Gruppe**

Hupac ist der führende Netzbetreiber im intermodalen Verkehr in Europa mit einem Transportvolumen von rund 1 Mio. Strassensendungen pro Jahr. Das Angebot umfasst 130 Züge pro Tag zwischen den wichtigsten Wirtschaftsräumen an und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene und zum Umweltschutz.

Die Hupac wurde 1967 in Chiasso/Schweiz gegründet. Zur Gruppe gehören 24 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, Italien, Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Spanien, Polen, Russland und China. Hupac beschäftigt 700 Mitarbeitende auf Vollzeitbasis, verfügt über 8.500 Wagenmodule und betreibt leistungsfähige Terminals an wichtigen europäischen Knotenpunkten.

**Medienkontakt:** Irmtraut Tonndorf Director Communications & Marketing  
Tel. +41 58 8558020 Mobile +41 79 29 34645 [itonndorf@hupac.com](mailto:itonndorf@hupac.com)