

Chiasso, 16.6.2017

Hupac 50 Jahre – das Buch

Richtung vorwärts!

Wie die Hupac seit 50 Jahren die Lastwagen von der Strasse holt

Von Christian Hug

Verlag von Matt, Stans, 248 Seiten. Erschienen in Deutsch, Englisch und Italienisch

ISBN Deutsch: 978-3-906997-82-7

Willkommen in den 1960er-Jahren: Die Welt war schön, die Wirtschaft florierte, und weil die Menschen nach immer mehr Gütern verlangten, florierte auch das Transportwesen. Aber es gab da für die Transportunternehmer ein paar Probleme: Im Winter zum Beispiel verwandelte sich der Gotthard, die Hauptverkehrsachse zwischen Nord- und Südeuropa, in eine unüberwindbare Barriere – den Gotthard-Strassentunnel gabs damals noch nicht. Grossfirmen forderten den verlässlichen Transport regelmässig zu verschiebender Grossmengen – und zwar über die Landesgrenzen hinaus. Derweil sich das Volk zunehmend Sorgen machte, die Strassen könnten schon in naher Zukunft von Lastwagen verstopft werden.

Die Lösung lag eigentlich auf der Hand: Die Lastwagen mussten auf die Schiene. Zumindest wenn es um lange Distanzen ging, denn kombiniert war es billiger und effizienter. Doch genau das war das grösste Problem von allen: Die Schiene und die Strasse waren zwei komplett voneinander getrennte Welten mit eigenem, halsstarrigem Berufsstolz, Berührungspunkte wurden tunlichst vermieden. Die Bahn war der Staat, die Lastwagen waren die Privaten. Basta.

Kein Wunder, wurde die Gründung der Hupac am 8. Juni 1967 von beiden Seiten als Affront verstanden: Nestbeschmutzer! Verräter! Nicht mit uns! Aber davon liessen sich die Hupac-Gründer nicht beirren. Sie setzten auf Kooperation statt Konkurrenz und investierten je CHF 100.000 Startkapital in die neue Firma, deren Sitz in Chiasso im Kanton Tessin an der Grenze zu Italien eingerichtet wurde, vorläufig in den Büros der international tätigen Speditionsfirma Danzas.

Die Gründerväter, das waren: Pietro Ris, Chef von Danzas Italien mit eigener Bahnspeditionsfirma; Hans Bertschi, ein Strassentransportunternehmer, der bereits Erfahrung mit Eisenbahntransporten vorweisen konnte; Sandro Bernasconi, ebenfalls Strassentransportunternehmer mit Eisenbahn-Erfahrung; Jacky Maeder, auch er ein Lastwagen-Transporteur auf der Suche nach neuen Lösungen; und schliesslich Franz Hegner Abteilungschef Kommerzieller Dienst Güterverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen SBB: Er erkannte den Nutzen der Hupac und machte auf der Bahnseite den Weg frei. Fünf Männer mit einer Vision, viel Mut und der schon bei der Gründungsversammlung gefassten Maxime, in erster Linie mit eigenen Bahnwagen zu arbeiten. Ein Entschluss, der sich in jeder noch kommenden Weltwirtschaftskrise als Segen erweisen sollte.

Beharrlich setzten sich die Mutigen Fünf gegen die Ressentiments ihrer Branchenkollegen durch. Knapp ein Jahr später, am 1. März 1968, wurde der erste kombinierte Transport durchgeführt, vier Sattelschlepper von Basel nach Melide. Im Herbst desselben Jahres folgte mit Mannheim–Melide der erste Transport über eine Landesgrenze hinaus. Ein paar Wochen später wurde die Schweiz mit Köln-Mailand zum Hupac-Transitland. Theo Allemann, der vorerst als Sekretär angestellt war, wurde zum Geschäftsführer befördert.

Allen Unkenrufen zum Trotz entwickelte sich der Geschäftsgang prächtig: Schon 1969 wurde das Aktienkapital auf CHF 1.700.000 aufgestockt. 1971 schloss die Hupac mit der deutschen Kombiverkehr einen Kooperationsvertrag ab, um eine bessere Integration des Schienengüterverkehrs mit Nordeuropa sicherzustellen. 1979 bezog die Hupac nach mehreren Umzügen ihr erstes eigenes Terminal in Busto Arsizio in der Nähe von Mailand.

Zwei bewegte Jahrzehnte

Mit der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels im September 1980 sah sich die Bahn und mit ihr der kombinierte Verkehr mit einem massiven Wettbewerbsnachteil konfrontiert. Der Lastwagenverkehr auf der Strasse boomte. Und die Liberalisierungspolitik des US-amerikanischen Präsidenten Ronald Reagan entfesselte einen weltweiten Wirtschaftsaufschwung, der unbegrenztes Wachstum verhies – was in der Bevölkerung zu wachsendem Unmut gegenüber dem Strassenverkehr führte. Was wiederum die Staatspolitiker dazu bewog, für einen staatlich unterstützten Ausgleich zwischen Schiene und Strasse zu sorgen.

So kam es, dass in der Schweiz auf der einen Seite Unterschriften für die Alpenschutz-Initiative gesammelt wurden (mit der Initiative sollte die Anzahl alpenquerender Transit-Lastwagen auf der Strasse auf 650'000 pro Jahr beschränkt werden) und andererseits Bundesrat Ogi die Neat zum dominierenden politischen Thema der Schweiz machte: mit der Neat sollte ein leistungsfähiger Bahnkorridor für den internationalen Gütertransport auf der Schiene gebaut werden inklusive Flachbahn-Tunnel durch den Gotthard. Die Landesregierung beschloss, den kombinierten Verkehr mit Subventionen zu unterstützen, und erhob gegenüber den Lastwagen eine Schwerverkehrsabgabe.

Die Hupac als international tätiger Operateur mit einem Jahresumsatz von CHF 60,7 Millionen (1985) stand mitten in diesen tiefgreifenden Umwälzungen und musste sich zusehends mit Politik befassen. Die Firma wurde gleichermassen Lobbyist und Berater für den kombinierten Verkehr. Sie brachte Politiker verschiedener Länder zusammen, suchte und fand immer neue Kooperationen mit Eisenbahnunternehmen in anderen Ländern – letzteres auch im Wissen darum, dass die Europäische Gemeinschaft Bestrebungen in Gang setzte, den europäischen Bahnverkehr zu liberalisieren.

Wie wir heute wissen, wurde sowohl die Alpenschutz-Initiative als auch die Neat von den Wählern gutgeheissen: Was dem klaren Auftrag gleichkam, alles politisch Mögliche zu unternehmen, um den Güterfernverkehr auf die Schiene zu verlagern.

Derweil trieb die Hupac die Entwicklung des Schienengüterverkehrs voran und überraschte die Branche einmal mehr mit einer regelrechten Revolution: Im Dezember 1989 verkehrte zwischen Köln und Busto Arsizio der erste Shuttlezug Europas: Ein Pendelzug, der in fester Wagenkomposition zwischen zwei Terminals hin und her fuhr mit mehreren Abfahrten täglich.

Acht Jahre später war dank der Shuttlezüge das Transportvolumen derart gewachsen, dass der nächste logische Schritt initiiert wurde: Das Gateway-System. Das Terminal in Busto Arsizio wurde zu dem, was man im Flugverkehr einen Hub nennt: Viele Züge aus verschiedensten Städten liefen im Hupac-Terminal zusammen, die Sattelaufleger und Container wurden mit Portalkränen neu gebündelt und mit neuen Zügen weitertransportiert. Nicht zuletzt wegen der dadurch ermöglichten Zunahme des Transportvolumens verdoppelte die Hupac mit dem Ausbau von Busto Arsizio-Gallerate 2005 die Grösse ihres zentralen Terminals. Spätestens zu diesem Zeitpunkt war die Hupac zu einem der grössten Operateure Europas herangewachsen.

Und zu einem der wichtigsten, weil innovativsten. Dies einerseits wegen der neuen Angebote, die die Hupac für ihre Kunden entwickelte. Andererseits aber auch wegen der technischen Weiterentwicklung des Rollmaterials. Weil nämlich die Hupac nach wie vor hauptsächlich mit eigenen Bahnwagen unterwegs war, lag es auch in ihrem Interesse, diese technisch weiterzuentwickeln. Was sie in Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Bundesbahnen, den Wagenherstellern und ihren Kunden permanent tat. Die meisten dieser Entwicklungen wurden von anderen Operateuren und Eisenbahnunternehmen übernommen und gelten heute in ganz Europa längst als Standard. Die Hupac ist auch in technischer Hinsicht führend in Sachen kombinierter Verkehr.

Internationale Politik

Mit dem Übergang ins neue Jahrtausend begann ein neues Zeitalter für die Hupac, man könnte sagen: Die Ära der internationalen Bahnpolitik. 1999 setzte die Schweiz die Bahnreform 1 in Kraft, der erste Schritt in

die Liberalisierung der Eisenbahn. Vier Jahre später folgte die Europäische Union mit dem Ersten Bahnpaket. Bis 2016 sollten drei weitere Bahnpakete der EU und zwei Bahnreformen in der Schweiz folgen.

Das Bestreben nach freiem Zugang zu jedem Land der EU, zu einheitlichen Sicherheits- und technischen Standards in Rollmaterial und Infrastruktur, zu unabhängigen Tressenvergabestellen und vielem mehr erwies und erweist sich bis heute als äusserst anstrengender, aufwändiger Prozess mit mühevoller Kleinarbeit: Naturgemäss kollidieren die Interessen des Staates an seinen Eisenbahnen immer wieder mit denjenigen der Unternehmer an privatwirtschaftlichem Arbeiten. Vieles ist inzwischen erreicht, zum Beispiel vereinfachte Zollkontrollen und internationale Zusammenarbeiten in verschiedenen Bereichen. Vieles ist aber noch zu tun. Und in allem engagiert sich die Hupac auch auf dem internationalen Parkett als Brückenbauer und Entwicklungstreiber – seit 2004 mit Bernhard Kunz als neuem Direktor.

Einer seiner ersten grossen Amtshandlungen ist eine weitere Revolution im Schienengütertransport: Die Hupac schreibt international die durchgehende Traktion aus. Das heisst, sie übertragen die Verantwortung für internationale Züge an ein einzelnes Eisenbahnunternehmen. Denn trotz der Liberalisierungsbestrebungen der EU traktierte jedes EU-Mitglied in seinem eigenen Land sämtliche Güterzüge, auch die von ausländischen Operateuren. Das war sehr aufwendig. Indem nun die Hupac dieses Planen und Durchführen an die Eisenbahnunternehmen selbst überträgt, werden diese in gewissem Sinne zu Konkurrenten – und Preisabsprachen, wie sie bisher üblich waren, wurden somit verhindert. Damit ermöglichte die Hupac mehr freien Markt und übersetzte die EU-Gesetzestexte ins wirkliche Leben.

Trotz der schwierigen Umstände wuchs das Unternehmen Hupac beständig. Kontinuierlich baute die Firma ein Netz aus eigenen und eingemieteten Terminals in ganz Europa auf, erwarb Eisenbahnunternehmen-Lizenzen in Deutschland, Italien und der Schweiz und entwickelte erste interkontinentale Verbindungen Richtung Asien. Im Jahr 2000 betrug der Umsatz CHF 281,2 Millionen, 2005 waren es 406,8 Millionen und 2010 trotz anhaltender Weltwirtschaftskrise 504,5 Millionen.

Insbesondere in der Schweiz setzte sich die Hupac für das politische Weiterkommen der Verkehrsverlagerung ein: für den Bau des 4-Meter-Korridors, den Nord- und Süd-Anschluss der Neat in Deutschland beziehungsweise Italien, für eine zukunftsorientierte Terminalstrategie im Grossraum Mailand und nicht zuletzt für den Ausbau der sogenannten Luino-Linie von der Schweizer Grenze bis zum Hupac-Terminal Busto Arsizio-Gallarate, der erstaunlicherweise ursprünglich nicht als Teil der Neat vorgesehen war.

Fit für die Zukunft

Heute ist die Hupac ein grundsolide aufgestelltes Unternehmen mit 440 Mitarbeitenden in acht Ländern, 5.469 eigenen Wagen und je einer eigenen Unterhalts-Werkstätte für Wagen und Radsätze – alle Zahlen beziehen sich auf das Jahr 2016, in dem insgesamt 737.311 Sendungen transportiert wurden.

So ist die Hupac bestens gewappnet für die Zukunft. Einer der Schwerpunkte der kommenden Jahre wird der Einstieg in den maritimen Güterverkehr sein, also der kombinierte Verkehr Strasse–Schiene–Enddestination. Ebenso der Aufbau einer interkontinentalen Schienenverbindung von Europa über Moskau bis nach China. Das Angebot des Company Shuttle, das sind Shuttlezüge im Auftrag eines einzelnen Kunden, wird weiter ausgebaut.

Auch die weiterführende Digitalisierung der Branche und Big Data sind Grossprojekte für die Zukunft, an denen die Spezialisten der Hupac längst arbeiten. Das beinhaltet auch die Möglichkeiten dynamisierter Preismodelle. Und natürlich bleibt in Sachen europäische Bahnliberalisierung noch viel zu tun.

Medienkontakt

Irmtraut Tonndorf

Tel. +41 58 8558020 itonndorf@hupac.com