

Bilanz-Medienkonferenz: Hupac investiert in den Ausbau des Kombinierten Verkehrs

Eröffnung des Gotthardbasistunnels als Chance für die Verkehrsverlagerung nutzen

Zürich, 28.4.2015 Im Jahr 2014 hat Hupac 660.109 Strassensendungen auf der Schiene transportiert. Während das Geschäft im alpenquerenden Verkehr stagnierte, konnten interessante Zuwächse auf der Ost-West-Achse erzielt werden. Mit Investitionen in den neuen Geschäftsbereich „Company Shuttle“ und in eigenes Rollmaterial will Hupac die führende Marktposition weiter ausbauen. Herausforderungen für die Zukunft sind der CHF/EUR-Kurs, die Verbesserung der Qualität im Bahnsystem und die Erhöhung der Produktivität der Bahninfrastruktur. Die Eröffnung des Gotthardbasistunnels soll als Anlass genommen werden, um der Verkehrsverlagerung neuen Schub zu geben.

Positives Geschäftsergebnis in schwierigem Markt

Im Geschäftsjahr 2014 konnte Hupac ihre Marktstellung mit einem Volumenzuwachs von 0,5% leicht ausbauen. Das Verkehrsvolumen im transalpinen Verkehr stagnierte mit einer geringen Negativentwicklung von -0,1%, doch im nicht-transalpinen Verkehr konnte das Volumen um 3,4% gesteigert werden.

Der Jahresgewinn der Hupac AG stieg um 15,0% auf CHF 7,5 Mio. Zu diesem Ergebnis haben auch die assoziierten Gesellschaften beigetragen, deren Ergebnis sich gegenüber dem Vorjahr weiter verbessert hat. Der Umsatz entwickelte sich leicht rückläufig (-0,7%), ebenso der Cash flow (-18,5%). Die Investitionen in Sachanlagen summierten sich auf CHF 16,7 Mio. und lagen um 72,2% über dem Vorjahrsniveau.

Das laufende Jahr stellt Hupac vor neue Herausforderungen. Der Wertverlust des Euro gegenüber dem Schweizer Franken und die sinkenden Mineralölpreise stärken den Strassentransit durch die Schweiz. „Durch die beiden Effekte CHF/EUR-Kurs und tieferer Dieselpreis ergibt sich eine deutliche relative Kostenverteuerung des Schienentransits im Vergleich zum Strassentransit“, erklärte Hans-Jörg Bertschi, VR-Präsident der Hupac AG, anlässlich der Bilanz-Medienkonferenz der Hupac AG in Zürich. Da der Strassenverkehr sehr schnell auf diese Wettbewerbsverbesserung reagieren kann, droht eine Abkehr vom Kombinierten Verkehr und damit eine Rückverlagerung auf die Strasse.

Strategie für Qualitätsverbesserung im Schienengüterverkehr

Die betriebliche Qualität, gemessen an der Pünktlichkeit der Züge, hat sich 2014 deutlich verschlechtert. Im Jahresdurchschnitt verkehrten 70% der Züge gemäss Fahrplan, was einem Verlust von 10 Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahr entspricht. Zu den Gründen gehörten Ressourcenprobleme bei den Bahnunternehmen, Infrastrukturprobleme wie Bauarbeiten, technische Defekte und punktuelle Kapazitätsengpässe sowie Unwetterschäden und Streiks.

Im laufenden Jahr ist die Pünktlichkeit weiter gesunken und beträgt nun 66% im Durchschnitt. „Wenn das Bahnsystem nicht Gegensteuer gibt, koppeln wir uns vom Markt ab und verlieren zusehends an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Strasse“, warnt Hupac Direktor Bernhard Kunz. Neben der Kundenzufriedenheit leidet vor allem auch die Wirtschaftlichkeit. Jeder Güterzug, der auf dem Abstellgleis auf die Weiterfahrt wartet, verliert das Produktivitätspotenzial der eingesetzten Ressourcen wie Personal, Loks, Bahnwagen, Lkw und Umschlaganlagen. Die damit verbundenen Kosten belasten das Gesamtsystem und mindern die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Hupac setzt sich für eine europaweite Strategie der Qualitätsverbesserung im Schienengüterverkehr ein. „Ausmass kennen, Gründe transparent benennen,

Gegenmassnahmen einleiten, das Gesamtsystem über KPIs und Benchmarks steuern – so bekommen wir die Situation gemeinsam in Griff“, fordert Kunz.

Gotthardbasistunnels als Chance für die Verkehrsverlagerung

Die Neue Alpentransversale mit Gotthard-Basistunnel (2017), Ceneri-Basistunnel (2020) und 4-Meter-Korridor (2020) ist für den Einsatz von längeren, schwereren und höheren Zügen ausgelegt und bietet ein hohes Einsparpotenzial bei den Produktionskosten, beispielsweise durch die Verkürzung der Laufzeiten und den Wegfall der Mehrfachtraktion. „Die Verkehrsverlagerung eigenwirtschaftlich voranzutreiben, also ohne Subventionen, voranzutreiben, ist eine grosse kollektive Herausforderung“, unterstreicht Bertschi. Hupac arbeitet intensiv mit ihren Partnern an Massnahmen zur Produktivitätserhöhung in den Bereichen Güterwagen, Lokomotiven, Terminalbetrieb und Personal, um die per 2024 geplante Streichung der Betriebsbeiträge zu kompensieren. „Für unsere Investitionsvorhaben ist die NEAT bereits heute Gegenwart“, so Bertschi.

Die neue Flachbahn durch den Gotthard bringt dem Kombinierten Verkehr Produktivitätsgewinne. Ab 2020 sollen bis zu 750 Meter lange und 2000 Tonnen schwere Güterzüge zwischen Nordeuropa und Italien fahren, was einem Produktivitätsgewinn von 30% gegenüber heute entspricht. Erste Simulationen der Kostenstrukturen unter Einbezug der für 2017 vorgesehenen Trassenpreisreform lassen jedoch erkennen, dass das Ziel der Eigenwirtschaftlichkeit aus heutiger Sicht ab 2024 nicht zu erreichen sein wird“. Die Eröffnung des Gotthardbasistunnels ist deshalb mit weiteren Massnahmen zu begleiten, welche die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs stärken.

Das geplante Trassenpreissystem mit Einführung eines Verschleissfaktors ist ein Schritt in die richtige Richtung in Bezug auf das Verursacherprinzip. Für Güterzüge bis 1600 Tonnen via Gotthard sinkt der Preis geringfügig, doch 2000-Tonnen-Züge werden durch den Einsatz einer zweiten Lok deutlich teurer. „Was fehlt sind Anreize, um die Produktivität des knappen Guts ‚Trasse‘ mit schweren und langen Zügen zu steigern“, so Bertschi. Die Trassenpreisreform darf nicht dazu führen, dass die Bahnen und Operateure das erhöhte Auslastungsrisiko scheuen und weiterhin die heutigen Zugparameter anwenden. „So geht die angedachte Effizienzsteigerung der Basistunnel und des 4m-Korridors verloren.“

In Übereinstimmung mit den Systemen der Nachbarländer empfiehlt Hupac daher die Einführung eines Produktivitätsfaktors mit konstant stabilen Trassenpreisen für Züge ab 1300 Bruttotonnen an: Jede zusätzliche Tonne ist ein Gewinn für das Bahnsystem, den Markt und die Verkehrsverlagerung.

Des Weiteren regt Hupac an, dass dem Güterverkehr nur die effektiv für den Betrieb der Güterbahn nötigen Kosten anzulasten sind. Das Schweizer Schienennetz ist vor allem wegen den Anforderungen des Personenverkehrs komplex und kostenintensiv. Deshalb soll der Qualitätsfaktor im Trassenpreis stärker ausgeprägt werden. Ausserdem ist der Lärmbonus als festes Preiselement in den Trassenpreis zu integrieren

Neues Geschäftsfeld „Company Shuttle“

Im Wachstumsmarkt des Kombinierten Verkehrs erreichen immer mehr Kunden die kritische Masse, um auf einzelnen Relationen Ganzzüge einzukaufen und den Eisenbahnunternehmen Planungssicherheit zu garantieren. Die Ende 2014 eingerichtete Business Unit Company Shuttle unter der Leitung von Renzo Capanni (35) entwickelt massgeschneiderte Konzepte für Kunden mit hohem Transportvolumen. „Jeder

Company Shuttle fährt exklusiv für einen Kunden und bietet gesicherte Stellplatzkapazitäten. Die Transportunternehmen übernehmen das Auslastungsrisiko und erzielen mit „ihrem“ Zug ein Alleinstellungsmerkmal im Markt“, erklärt Kunz.

Im Gegensatz dazu trägt Hupac im Geschäftsbereich Shuttle Net alle Risiken und offeriert den Kunden ein dichtes Verkehrsnetz mit hohen Zugfrequenzen und Full-Service-Verkehrsüberwachung. Netzwerk und Company train sind also zwei verschiedene Produkte, die unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht werden. Sie stehen nicht in Konkurrenz zueinander, sondern ergänzen sich ideal: „Company Shuttle“ ist die Pipeline für Grossvolumen einzelner Kunden, zugeschnitten auf spezifische Marktbedürfnisse. „Shuttle Net“ bietet maximale Flexibilität mit zahlreichen Abfahrten. Zusammen stellen die beiden Angebotsformen eine umfassende Entwicklungsperspektive für die Logistik dar.

Alpentransit für Megatrailer und Osteuropa im Fokus der Verkehrsentwicklung

Schwerpunkt der Netzwerkentwicklung ist weiterhin das Angebot für Megatrailer im transalpinen Verkehr. Im Netzwerk der Hupac verkehren rund 100 Shuttlezüge pro Woche auf den 4-m-Meter-Korridoren durch die Schweiz und Österreich. Via Löschberg/Simplon wuchs das Segment der Sattelaufleger um 60%, namentlich auf den Verbindungen von Novara nach Ludwigshafen, Köln, Lübeck und Rotterdam. Anfang 2015 wurde das Betriebskonzept Skandinavien umgestellt. Via Köln können nun auch dem schwedischen Markt regelmässige Verbindungen für Megatrailer zwischen Malmö und Novara angeboten werden.

Interessantes Wachstum verzeichnete Hupac auch im Verkehr auf der Ost-West-Achse. Im Rumänienverkehr wurde die Frequenz des Shuttles Budapest ⇄ Curtici/Ploiesti von einem auf zwei Rundläufe erhöht. Über den Knotenpunkt Budapest wurden die Märkte Serbien und Kroatien mit Verbindungen nach Novi Sad, Zagreb und Rijeka angeschlossen, neu seit April 2015 auch Mazedonien mit einer Verbindung nach Skopje.

Neue Investitionen in Rollmaterial

Hupac investiert weiterhin in eigenes Rollmaterial. Für das Segment der Megatrailer laufen Bestellungen von 100 Doppeltaschenwagen mit Auslieferungen bis Ende 2015. Für den Russlandverkehr wurden im vergangenen Jahr 100 Breitspur-Tragwagen ausgeliefert; weitere 100 Stück sind bestellt. Der Bestand an 90-Fuss-Tragwagen soll im laufenden Jahr mit einer Bestellung von 100 Einheiten aufgestockt werden.

Hupac verfügt über eine praktisch komplett lärmsanierte Wagenflotte. Ende 2014 waren 96% der Wagen mit Bremsen aus einem lärmarmen Kunstharz-Verbundstoff ausgerüstet. Bis Ende 2015 wird die Umrüstung der Wagenflotte abgeschlossen sein. Im laufenden Jahr wurde eine erste Serie von scheibengebremsen Taschenwagen bestellt. Die Betriebskosten von lärmarmen Güterwagen sind jedoch bis zu 40% höher als bei traditionellen Güterwagen. Heute werden die Mehrkosten vom Bund durch einen Lärmbonus gedeckt – eine Massnahme, die auch künftig beibehalten und international ausgedehnt werden muss, um dem Schienengüterverkehr nicht einseitig marktfremde Kosten aufzubürden. „Wir erwarten, dass die Politik europaweit die Lärmproblematik in Angriff nimmt und auch die damit verbundenen Kosten nicht scheut“, so Kunz.

Profil der Hupac Gruppe

Hupac ist das führende Unternehmen im Kombinierten Verkehr durch die Schweiz und gehört zu den Marktleadern in Europa. Das Unternehmen setzt sich dafür ein, dass immer mehr Güter auf der Schiene anstatt auf der Strasse befördert werden und leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsverlagerung und zum Umweltschutz.

Das Verkehrsangebot der Hupac zählt 100 Züge täglich zwischen den grossen europäischen Wirtschaftsräumen bis nach Russland und Fernost. 2014 betrug das Verkehrsvolumen rund 660.000 Strassensendungen.

Die Hupac Gruppe besteht aus 13 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, in Deutschland, Italien, den Niederlanden, Belgien, Dänemark, Polen und Russland und beschäftigt rund 400 Mitarbeitende.

Die Hupac AG wurde 1967 in Chiasso gegründet. An der Gesellschaft sind über 100 Aktionäre beteiligt. Das Aktienkapital von CHF 20 Mio. wird zu 72% von Logistik- und Transportunternehmen und zu 28% von Bahnen gehalten. Damit ist Marktnähe und Unabhängigkeit von den Bahnen gewährleistet.

Kontakt

Irmtraut Tonndorf, Leiterin Kommunikation
Tel. +41 058 8558020, itonndorf@hupac.com