

Hupac setzt auf das Potenzial der Eisenbahn-Alpentransversale

ALPENTRANSIT: Im Jahr 2016 geht die neue Gotthard-Bahn mit dem längsten Bahntunnel der Welt in Betrieb. Die Logistikbranche sollte sich schon auf den Kombi-Transport auf der neuen Strecke einstellen.

Der schweizerische Kombi-Operator Hupac hat im vergangenen Jahr mit 660.000 beförderten Kombi-Sendungen um knapp ein Prozent gegenüber 2013 zugelegt. Die schwache Konjunktur insbesondere in Italien, dem wichtigsten Empfängermarkt der Hupac-Verkehre, beeinflusste die Marktnachfrage. Im Kerngeschäft des transalpinen Verkehrs durch die Schweiz hat Hupac das Volumen gehalten. Der Verkehr via Österreich entwickelte sich mit einem Minus von acht Prozent rückläufig, während im nicht transalpinen Verkehr ein Plus von beinahe sechs Prozent erzielt wurde – das sind die markanten Zahlen des vergangenen Jahres. Im Ausblick auf das laufende Jahr richtet sich die Hoffnung auf eine stabile Nachfrage, wobei der sinkende Dieselpreis sowie die Loslösung des Schweizer Franken vom Euro als Unsicherheitsfaktoren gelten. Der sinkende Treibstoffpreis kommt den Straßentransporteurern entgegen. Die steigende Währung macht nicht nur alle Kreditnehmer in ganz Europa unglücklich, sondern belastet auch die schweizerische Exportwirtschaft, weil deren Produkte mit einem Schlag um bis zu 20 Prozent teurer geworden sind. „Wir konzentrieren uns auf die Optimierung unseres Netzwerks Shuttle Net“, kündigt Hupac-Direktor Bernhard Kunz an. Im laufenden Jahr wird das Marktsegment der Sattelaufleger mit vier Metern Eckhöhe weiter ausgebaut. Dank einer Neuauflage des Konzepts Italien-Skandinavien kann Hupac neue P400-Verbindungen Novara-Malmö und Köln-Malmö in sein Netzwerk integrieren.



Der Gotthard-Tunnel nimmt immer konkretere Gestalt an

Zu Beginn dieses Jahres hat die neue Business Unit „Company Shuttle“ ihre Tätigkeit unter Leitung von Renzo Capanni aufgenommen. Sie bietet Kunden mit großem Sendungsvolumen maßgeschneiderte Lösungen nach dem Baukastenprinzip an. Mit diesem neuen Business-Modell will Hupac das Marktfeld der „company trains“ stärker beackern. „Kunden, die bereit sind, das Auslastungsrisiko der Züge selbst zu tragen, finden in Hupac einen erfahrenen Partner für die optimale Abwicklung des Geschäfts“, verspricht Kunz.

NEAT bietet neue Chancen für Kombi-Verkehr

Der 57 km lange Gotthard-Tunnel nimmt immer konkretere Gestalt an, und ab Juni 2016 startet der Probetrieb durch

den längsten Eisenbahntunnel der Welt, mit dem die Schweiz im großen Stil die Lkw auf die

DER GOTTHARD-BASISTUNNEL IST DAS HERZSTÜCK DER NEUEN ALPENTRANSVERSAL.

Schiene bringen will. Ende Jänner lud Hupac über 100 Frächter und Spediteure zu einer Besichtigung auf der NEAT-Neue Eisenbahn-Alpentransversale-Baustelle ein, um zu zeigen, was sie erwartet, wenn sie

ihren Lkw-Transport künftig mit der Bahn kombinieren. Diesen Bahntunnel baut die Schweiz, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu erhöhen. Nach den Worten von Renzo Simoni, CEO von Alptransit AG (Errichter des Tunnels), verlaufen die Bauarbeiten nach Plan. Der Tunnel als solcher ist fertiggestellt, jetzt wird die Technik eingebaut, was ebenso zeitlich im Plan liegt. Ab 2. Juni werden die ersten Güter- und Personenzüge probeweise durch den Tunnel geführt, ab Dezember 2016 wird der Betrieb voll hochgefahren.

Der Gotthard-Basistunnel ist das Herzstück der neuen Alpentransversale NEAT. Dieses gigantische Infrastrukturprojekt wurde in den 90er-Jahren gestartet mit dem erklärten Ziel, verbesserte Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr in der Schweiz zu schaffen. Weitere Bausteine sind der Ceneri-Basistunnel, dessen Eröffnung für Ende 2019 vorgesehen ist, sowie der Ausbau der Zulaufstrecken in der Schweiz und in Italien mit dem Projekt „Vier-Meter-Korridor“, das 2020 fertiggestellt sein soll. Kapazitätssteigernde Maßnahmen in Deutschland und in Frankreich runden das Gesamtprojekt ab. „In absehbarer Zeit wird die europäische Logistik von der neuen Infrastruktur profitieren können“, ist Kunz überzeugt. Zu den großen Vorteilen der NEAT gehören die kürzere Fahrzeit,

das geringere Risiko von witterungsbedingten Störungen und die Möglichkeit, längere und schwerere Züge zu fahren.

Branche muss sich darauf einstellen

Aus Hupac-Sicht sollte sich die Logistikbranche auf das NEAT-Angebot einstellen. Zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels werden die schweizerischen Betriebsbeiträge für den alpenquerenden Kombinierten Verkehr gesenkt und ab dem Jahr 2024 ganz gestrichen. „Die größte Chance, diese Herausforderung zu meistern, besteht in der massiven Erhöhung der Produktivität des Kombinierten Verkehrs“, betont Kunz. Pro Zug müssen künftig mehr Tonnen befördert werden, was auf der NEAT technisch machbar sein wird. Dass der Kombinierte Verkehr ohne Subventionen marktfähig ist, würden die vielen erfolgreichen Angebote auf der West-Ost-Achse beweisen, so der Manager. Eine zentrale Rolle spielen die Trassenpreise. „Wir brauchen ein harmonisiertes Trassenpreissystem auf der Nord-Süd-Achse durch die Schweiz mit klaren Anreizen zugunsten von schwereren Zügen.“ Wenn die Produktivitätsverbesserung durch den Trassenpreis abgeschöpft wird, kann der Abbau der Betriebsbeiträge nicht kompensiert werden und die Bahn verliert an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße.

Hupac: Wirtschaftliche Entwicklung im Überblick (Quelle: Hupac)

Verkehrsentwicklung Anzahl Straßensendungen	2014	2013	in %
transalpin via Schweiz	379.944	380.502	-0,1
transalpin via Österreich	48.091	52.288	-8,0
transalpin via Frankreich	3.804	3.368	13,0
Gesamt transalpin	431.839	436.158	-1,0
national Schweiz	3.167	3.228	-1,9
Import/Export Schweiz	65.826	66.808	-1,5
nicht transalpin übriges Europa	159.277	150.683	5,7
Gesamt nicht transalpin	228.270	220.719	3,4
Gesamt	660.109	656.877	0,5