

Hupac hat Volumen eingebüßt

BILANZ: Die flaue Konjunktur, der Ukraine-Krieg und die Energiekrise haben die Geschäftsentwicklung im Vorjahr massiv beeinträchtigt, wie die Firmen-Zahlen zeigen.

Hupac vermeldet für 2023 nüchterne Zahlen: Mit 975.000 transportierten Sendungen bzw. 1.866.000 TEU sank das Volumen um beinahe zwölf Prozent gegenüber dem Vorjahr. Beim Kerngeschäft Alpentransitverkehr durch die Schweiz verzeichnete Hupac einen Rückgang von 7,6 Prozent auf 540.000 Sendungen, während der nicht transalpine Verkehr – der zweitwichtigste Geschäftszweig der Hupac Gruppe – mit knapp 15 Prozent rückläufig war. Der maritime Hinterlandverkehr ab den Seehäfen Hamburg, Bremerhaven, Wilhelmshaven und Rotterdam verbuchte mit rund 156.000 Sendungen oder 295.000 TEU ein Minus von 13 Prozent.

Vor dem Hintergrund der angespannten Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2023 ist das Gruppenergebnis mit einem Minus von 6,2 Millionen Franken immerhin noch akzeptabel ausgefallen, hieß es bei der Präsentation der Bilanz-Zahlen. Dies umso mehr, als Hupac die Investitionen in Terminals und IT-Projekte mit einem Gesamtaufwand von 36 Millionen Franken fortgesetzt hat.

NEGATIVE ENTWICKLUNG

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. Die negative Entwicklung wird auf den konjunkturbedingten Einbruch der Transportnachfrage in Europa sowie mit der im Jahr 2022 einsetzenden Ukraine- und Energiekrise zurückgeführt. Als Sonderfall kam im August 2023 der Unfall im Gotthard-Basistunnel hinzu. Die Bauarbeiten zur Wiederherstellung des Tunnels schränken die Trassenkapazität bis September 2024 erheblich ein. Verschiedene weitere Faktoren belasten derzeit 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, wie Hupac-Verwaltungsratspräsident Hans-Jörg Bertschi aufzählt. Unter diesen Bedingungen leidet die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs gegenüber dem reinen Straßentransport, der im gegenwärtig rezessiven Marktumfeld Überkapazitäten aufweist und den Kombi-Verkehr wei-

ter preislich enorm unter Druck setzt. Nach Ansicht von Bertschi liege es im Interesse der Schweizer Verlagerungspolitik, dass der Kombinierte Verkehr zwischen Belgien und Italien auf der kürzesten Strecke über Frankreich zum Gotthard-Basistunnel geführt wird. Deshalb sollte die Schweiz die Profilerweiterung der Vogesentunnel mitfinanzieren. Kontraproduktiv ist aus seiner Sicht die vorgesehene Umverteilung der Fördermittel vom Langstrecken- zum Kurzstreckenverkehr im Alpentransit durch die Schweiz. „Mit zunehmender Eindringtiefe des Verkehrs in das deutsche Netz steigen die Qualitätsdefizite sowie Produktionskosten und damit die Gefahr von Rückverlagerungen. Daher sollten die Fördermittel auf langen Distanzen nicht gekürzt werden“, so Bertschi.

Die bis 2030 geplante Generalanierung 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 100 Kilometern und reduzierten Leistungsparametern sind ohne finanziellen Ausgleich nicht zu verkraften“, warnt Hupac-CEO Michail Stahlhut. Er plädiert dafür, dass Umleitungskosten als fester Bestandteil von Infrastruk-

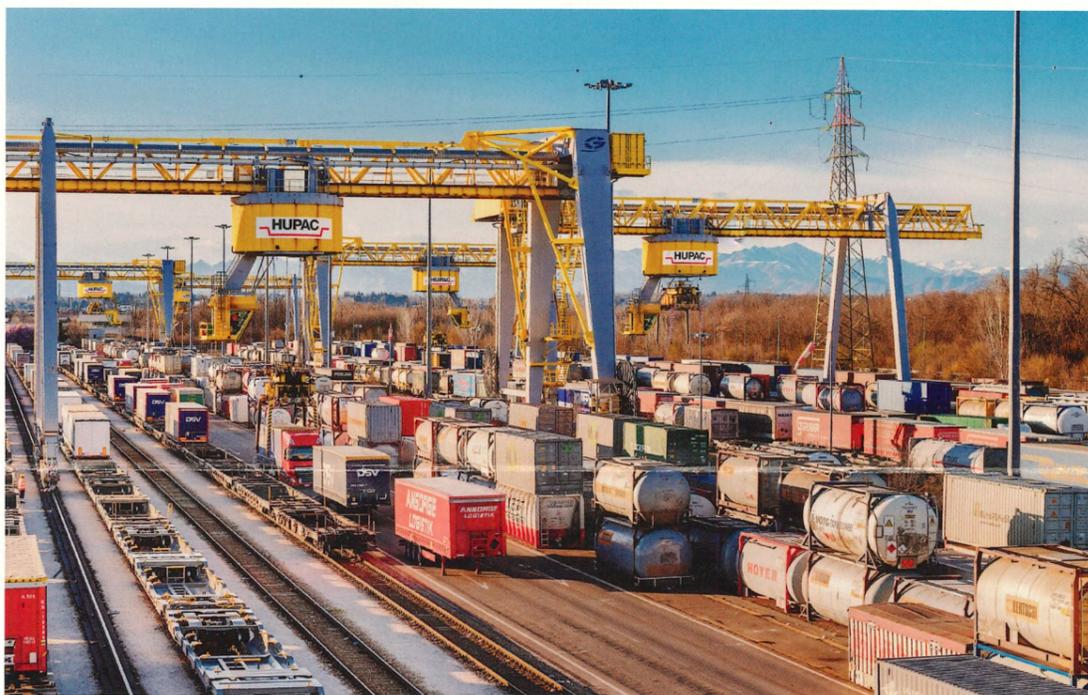
turinvestitionen berücksichtigt werden. Nur so könne der Schienengüterverkehr die lange Generalanierung überleben.

AUSBAU

Für die langfristige Entwicklung des Kombinierten Verkehrs ist der Ausbau der Terminalkapazitäten wichtig. Im Juli 2023 hat Hupac zusammen mit TP Nova die Ausschreibung für den Betrieb des Terminals La Llagosta bei Barcelona gewonnen. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird der Terminal 2025 in Betrieb ge-

nommen. Schon heuer startet der Umschlag im neuen Terminal Duisburg Gateway, an dem Hupac mit 26 Prozent 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. Für 2026 ist die Eröffnung des Terminals Milano Smistamento geplant, an dem Hupac zusammen mit Mercitalia Logistics Anteile hält. Für

das laufende Jahr rechnet Stahlhut mit einem stabilen Verkehrsaufkommen in den kontinentalen und maritimen Netzwerken. Im Vordergrund der Geschäftstätigkeit stehen 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 und die Anbindung der Relation Rotterdam-Brescia an den Terminal Rotterdam C.RO mit direkten Fährverbindungen nach Großbritannien geplant. ◀



Für die langfristige Entwicklung des Kombinierten Verkehrs ist der Ausbau der Terminalkapazitäten wichtig.

FULL TRUCK LOADS

100 YEARS OF LKW WALTER

GREEN transport steht bei LKW WALTER für Nachhaltigkeit, Effizienz, Sicherheit und Innovation. Mit europaweiten Bahn- und Short Sea-Routen, alternativen Antriebsformen, smarter Transportplanung erzielen wir beachtliche CO₂-Reduktionen. Profitieren auch Sie vom Kombinierten Verkehr. Mehr auf lkw-walter.com



The Leading European Transport Organisation

LKW WALTER
a WALTER GROUP company