

Hupac schaut über Europa hinaus

Mit der „Vision 2020“ will das Unternehmen expandieren – und zwar bis nach China

Von André A. Auderset

Der Schweizer Kombi-Operateur Hupac hat das Krisenjahr 2009 nach eigenen Aussagen gut gemeistert und strebt nun nach neuen Ufern. Dies zum einen bei den Verkehrszahlen, wo das Unternehmen wieder an das Rekordjahr 2008 anknüpfen will. Zum anderen aber auch geografisch mit der sogenannten „Vision 2020“.

Hupac-Präsident Hans-Jörg Bertschi stellte die Expansionsstrategie auf der Bilanzkonferenz am Dienstag in Zürich vor und fasste sie mit den Worten zusammen: „We have a dream – die großen Distanzen in Europa werden auf der Schiene zurückgelegt.“

Vorgearbeitet hat das Management dieser Vision, indem Hupac trotz der Krise das Netzwerk vollständig erhalten hat. Kürzungen gab es lediglich auf den Relationen mit mehreren täglichen Abfahrten. Ein konsequentes Kostenmanagement habe es – so Finanzchef Peter Hafner – möglich gemacht, trotzdem einen Reingewinn in Höhe des Vorjahres auszuweisen (vergleiche Kasten „Hupac in Zahlen“). Einschnitte gab es auch auf der Personalseite, wobei hier hauptsächlich die italienische Tochter bluten musste. Dort und in Deutschland wurde auch bis Anfang Mai kurzgearbeitet.

Auf nach Asien. Das Netz wurde nicht nur bewahrt, sondern im vergangenen Jahr punktuell ausgebaut. Hupac-Direktor Bernhard Kunz nannte als Musterbeispiele die Verbindung zwischen dem dänischen Taulov und Verona oder die Weiterführung der Verkehre zwischen Antwerpen und dem französischen Hendaye bis nach Spanien und Portugal. Die nächsten Projekte seien die Verbindungen Singen–Busto Arsizio, Duisburg–Malmö und Barcelona–Madrid. Dazu will Hupac mittelfristig ostwärts expandieren mit Verkehren ins östliche Russland und nach China. Testverkehre nach Südkorea seien bereits auf dem Weg.

Kunz und Bertschi zeigten sich für 2010 „verhalten optimistisch“, der Hupac-Präsident aber für die weitere Zukunft beinahe euphorisch. Immer mehr Großunternehmen würden auf Green Logistics setzen; Bertschi nannte als Beispiel Procter & Gamble, die den Anteil des Kombinierten Verkehrs von 10 auf 30 Prozent erhöhen wollten. Das Thema Umweltschutz



Das Hupac-Terminal in Busto Arsizio: 2009 ging es bei der Sendungsmenge zwar bergab, die Zeichen stehen aber auf Wachstum.

tern ein Identifikationsmerkmal. Dies spielte den Unternehmen des Kombi-Verkehrs in die Karten.

Damit der Kombi-Verkehr seine Chancen nutzen könne, brauche es aber geeignete Infrastruktur. Hier bereitet vor allem Italien den Hupac-Verantwortlichen Kopfzerbrechen. Die Schieneninfrastruktur sei dort alles andere als auf dem neuesten Stand, und Trenitalia ziehe sich stark aus dem Güterverkehr zurück. Bertschi begrüßt, dass sich die Schweizer SBB Cargo und DB in Italien engagie-

ren wollen. Da sich Hupac im internationalen Verkehr eng mit SBB Cargo zusammenschließen will, ist in diesem Bereich – so Bertschi – auch ein Gestaltungsspielraum für den Operator gegeben. Details, wie die Kooperation zwischen den beiden Unternehmen vonstatten gehen soll, seien in rund zwei Monaten zu erwarten.

Kopfzerbrechen in der Heimat. Sorgen macht Bertschi aber auch das Inland. Die Schweiz riskiere, zum Nadelöhr im internationalen Kombi-

Verkehr zu werden. Auf der bereits bestehenden Neat-Achse Lötschberg-Simplon komme man zwar noch mit einem Aufliegerprofil von 4 m Eckhöhe durch, aber nur „im Slalom“. Die Züge müssten im Simplon-Tunnel je nach Kurve das Gleis wechseln, was die Zahl der verfügbaren Trassen stark verringere.

Und bei den Zubringerstrecken zum künftigen Gotthard-Basistunnel müssten noch 30 Tunnel und 70 Brücken für diese Eckhöhe angepasst werden. Leider, so Bertschi, seien die früheren Erwartungen, dass diese Anpassungen bis zur Gotthard-Eröffnung 2018 erfolgt wären, enttäuscht worden.

Mittlerweile verschiebe die Bundesplanung diese Projekte auf einen Zeithorizont 2030. Damit riskiere die Schweiz, den Anschluss im Kombiverkehr zu verlieren. Die Auflieger im Nord-Süd-Verkehr würden im besten Fall über die Brenner-Route transportiert, im schlechtesten Fall aber auf der Straße durch die Schweiz, was das Verlagerungsziel der inländischen Politik stark kompromittieren würde.

DVZ 8.5.2010

www.hupac.com

Hupac in Zahlen

	2009	2008	Veränderung in Prozent
Gesamtverkehr			
Nettogewicht in t	10 701 000	12 362 000	-13,4
in Sendungen	607 284	702 308	-13,5
- Shuttle Net	597 286	685 780	-12,9
- RoLa	9 998	16 528	-39,5
in Mio. CHF			
Konzernumsatz	481,1	588,2	-18,2
Bruttogewinn	98,0	90,1	+8,8
Ebitda	51,7	45,6	+13,4
Reingewinn	2,8	2,8	0,0
Cashflow	46,7	33,9	+37,8
Mitarbeiter			
Total	405	439	-7,7
- Schweiz	145	143	-1,4
- Ausland	262	294	-10,9