

Mit dem Gotthard wachsen

Schweizer Kombi-Operateur Hupac sieht zudem weitere Chancen im Ausland



Der Schweizer Kombi-Operateur Hupac will mit dem Gotthard-Basistunnel wieder langfristig wachsen. In den nächsten fünf Jahren sollen noch einmal 280 Millionen Schweizer Franken in Terminals, Rollmaterial und IT-Systeme in-

vestiert werden, teilte das Unternehmen mit. Das Verkehrsvolumen war 2015 auf der wichtigen Strecke durch die Alpen um 0,6 Prozent rückläufig, der Jahresgewinn der Hupac Gruppe ist um 19,7 Prozent auf knapp 6,1 Millionen Franken (5,5 Millionen Euro) eingebrochen.

Den Schweizern haben im vergangenen Jahr nicht nur die Stagnation der europäischen Wirtschaft und der niedrige Ölpreis zu schaffen gemacht. Problematisch war auch der starke Franken mit seinen Auswirkungen auf das Schweizer Exportgeschäft. Insgesamt wurde ein Volumenzuwachs von 0,2 Prozent verzeichnet, denn die nicht-transalpinen Verkehre nahmen um 5,9 Prozent zu.

Forderungen an Politik

Auch bei der Hupac wurde der Ruf nach mehr Unterstützung durch die europäische Politik laut. Die Schiene brauche mehr Innovation und Deregulierung, forderte Hupac-Direktor Bernhard Kunz. Die Straße spreche

von Platooning, während in Italien noch zwei Lokführer gebraucht würden. Das nicht standardisierte ETCS-System koste pro Lokomotive bis zu zwei Millionen mehr. „Das stimmt uns insgesamt bedenklich.“

Hupac stelle die Weichen auf Digitalisierung, kündigte Kunz an. Ziel sei eine standardisierte und autonomisierte Planung und Kommunikation, um höhere Zuverlässigkeit und Qualität zu erreichen. Transparente Sendungsverfolgungen sollten für Kunden und Partner zum Standard werden.

Das Unternehmen will künftig Marktanteile bei Transitverkehren durch die Schweiz zurückgewinnen, zumal wenn bis 2020 der Ceneri-Basistunnel und der Vier-Meter-Korridor genauso ausgebaut sind wie die Terminalkapazitäten in Italien.

Dann werden Züge mit einer Länge von 750 Metern und einem Gewicht von 1.600 Tonnen mit nur einer Lok möglich. Die größte Herausforderung der bevorstehenden Bautätigkeiten sei 2017 die sechsmonatige Totsperrung der Luino-Strecke, sagte Kunz. Hier würden mit Infrastrukturbere-

treibern und Bahnunternehmen Alternativen und Umleitungen erarbeitet, um das operative Geschäft möglichst wenig zu beeinträchtigen.

Neues Geschäft erhofft man sich insbesondere bei Trailerverkehren und Konsumgütern. In Russland will Hupac mit eigenem Rollmaterial für die russische Breitspur wachsen, für den chinesischen Markt wurde Anfang des Jahres eine Niederlassung in Shanghai eröffnet. Von Südosteuropa aus sollen Verkehre bis in die Türkei geführt werden, weitere Märkte sind die Iberische Halbinsel und Frankreich. Auch der Seehafen-Hinterlandverkehr mit Containern wird als interessanter Wachstumsmarkt gesehen.

Hupac verfügt als einziges Unternehmen Europas inzwischen über eine komplett lärmarme Flotte von rund 5.000 Wagen, 2015 wurde eine erste Serie von Taschenwagen mit Scheibenbremsen in Betrieb genommen. Diese neue Technik ermöglicht ein weiteres Absenken des Lärmwerts um rund drei Dezibel.

Text: Regina Weinrich | Foto: Hupac

882
Kilometer

LEGTE LAUT UIRR DURCHSCHNITTLICH EINE SENDUNG IM KOMBINIERTEN VERKEHR 2015 ZURÜCK

MEHR IM NETZ



WIE SICH DIE BRANCHE 2015 GESCHLAGEN HAT
www.eurotransport.de/uirr

AB SEPTEMBER DURCH DEN TUNNEL

- Nach der offiziellen Einweihung des Gotthard-Basistunnels steht die Routine bei Betriebsprozessen, Fahrplan und der Abwicklung des Verkehrs im Mittelpunkt. Im Sommer sollen einzelne Züge im kommerziellen Probetrieb, das heißt mit ihrer regulären Fracht fahren. Ab Anfang September kann ein großer Teil des Güterverkehrs durch den Tunnel geleitet werden, bis dann mit der Inbetriebnahme im Dezember die vollen Vorteile für die Kunden zum Tragen kämen.
- Wenn Ende 2020 der Ceneri-Basistunnel und der Vier-Meter-Korridor fertiggestellt sind, erhöhen sich die Kapazitäten um 44 Prozent von 180 Zügen auf 260 längere und schwerere Züge pro Tag. SBB, DB und die italienische FS haben sich geeinigt, dass die Fahrplantrassen auf dem gesamten Güterverkehrskorridor Rotterdam–Genua künftig grenzüberschreitend geplant, reserviert und optimiert werden.

Kompatibel in der intermodalen Kette

Präsident Ralf-Charley Schultze über die UIRR-Initiative zur Verknüpfung aller Verkehrsträger

trans aktuell: Herr Schultze, seit eineinhalb Jahren bringen Sie Vertreter von Schiene, Binnenschifffahrt und Kurzstrecken-seeverkehr an einen Tisch. Welches Ziel verfolgen Sie damit?

Schultze: Wir sprechen am Runden Tisch über die Integration der verschiedenen Verkehrsträger in dieselbe logistische Kette. Wenn sich jeder nur auf sich selbst bezogen optimiert, steht die Kompatibilität auf dem Spiel. Das kann notwendige und wirtschaftlich interessante Kooperationen verhindern. Monomodalität ist keine Lösung, denn logistische Ketten sind ein horizontales und kein auf einen Verkehrsträger beschränktes vertikales System.

Warum sind Kooperationen so wichtig?

Weil genau damit positive Effekte zu erzielen sind. Wenn am richtigen Ort zur richtigen Zeit der richtige Verkehrsträger eingesetzt wird, lassen sich Kosten sparen und die Umweltbilanz enorm verbessern. So verringert sich der Energieverbrauch beim KV um 40 Prozent im Vergleich zum reinen Straßengütertransport, die CO₂-Emissionen gehen um 60 bis 70 Prozent runter, und die Unfallgefahr sinkt drastisch.

Die UIRR will mit einem Positionspapier eine intermodale Richtlinie auf EU-Ebene initiieren.

Wir haben jetzt die große Chance, aus der Kombiverkehrs-Richtlinie 92/106, die nicht mehr auf der Höhe der Zeit ist, eine echte intermodale Richtlinie zu machen, die auch die Schifffahrt integriert. Es soll ja gar nicht alles bis ins Detail geregelt werden, aber wir brauchen einen klaren Rahmen, der für alle 28 Mitgliedsstaaten gilt. Diese Richtlinie könnte innerhalb der EU-Verkehrsgesetzgebung die erste sein, die verkehrsträgerneutral ist. Die Chance ist da, eine zweite bekommen wir nicht. Ich will versuchen, mit allen nachhaltigen Verkehrsträgern zusammen einen gemeinsamen Standpunkt zu finden. Auch die Kunden, die Verlagerer und die Spediteure sollten mit an Bord.

Sehen Sie sich auf einem guten Weg?

Ich glaube, dass wir noch einige Überzeugungsarbeit insbesondere in Richtung EU-Kommission leisten müssen. Denn auch dort ist ja jeder Verkehrsträger für sich aufgestellt. Und nachdem das 4. Eisenbahnpaket nahezu

abgeschlossen ist, wird das Thema Schiene erst einmal hintenanstehen. Für dieses Jahr sind noch mehrere Straßeninitiativen geplant, und 2017 soll einen maritimen Schwerpunkt bekommen. Dass über multimodale Verkehre gesprochen wird, kann also noch dauern. Verkehrskommissarin Violeta Bulc hat zumindest zugesagt, dass sie über unseren Vorstoß nachdenken will.

Im Moment spielt die Straße mit Innovationen wie Platooning den Kombinierten Verkehr an die Wand.

Ich höre vielfach, die Straße sei so innovativ. Wenn man aber bedenkt, dass diese Innovationen teilweise von der Schiene kopiert sind, kann einen das schon ärgerlich machen. Was dabei nämlich verlorengeht ist die Sicht auf die gesamte Logistikkette und auf den Kunden.

Kommissarin Bulc hat betont, dass die Verlagerung von Langstreckentransporten weg von der Straße wichtiger denn je ist.

Ja. Aber trotzdem spricht die Generaldirektion Verkehr von ersten Feldversuchen mit Platooning im Herbst, ausgerechnet auf der Schienen-Rennstrecke zwi-

schen Wien und Frankfurt. Innovationen sollten nachhaltig und wirtschaftlich sein. Wenn es nur darum geht, irgendwie innovativ zu sein, könnte man auch auf die absurde Idee kommen, alle Schienen zu betonieren und darauf Lkw mit Oberleitung fahren zu lassen.

Wie sehen Sie die Zukunft?

Ich bin hoffnungsfroh. Viele Verlagerer haben erkannt, welche Riesenvorteile der intermodale Verkehr bietet. Das zeigt sich immer wieder in direkten Gesprächen.

Text: Regina Weinrich | Foto: UIRR



ZUR PERSON

- Ralf-Charley Schultze (53) ist seit 2014 Generaldirektor der internationalen Kombivereinigung UIRR, deren Mitglieder etwa 60 Prozent des kombinierten Marktes repräsentieren.
- Zuvor verantwortete Schultze fünf Jahre das Intermodalgeschäft des Automobillogistikers Gefco, nachdem er ebenfalls fünf Jahre im gleichen Bereich für SBB Cargo tätig war.

0,75
Prozent

WENIGER SENDUNGEN SIND LAUT UIRR 2015 TRANSPORTIERT WORDEN. DIE TONNENKILOMETER-ZAHLE STIEG UM 5,2 PROZENT