

Hupac kombiniert seit 50 Jahren

KOMBINIERTER VERKEHR: Der eidgenössische Kombi-Operateur Hupac begeht in diesem Jahr das 50-Jahre-Jubiläum und legt eine neuerliche Erfolgsbilanz vor.

VON JOSEF MÜLLER

Im 50. Jahr seines Bestehens hat es Hupac in 20 Jahren geschafft, dass weniger als eine Million Lkw durch die malerischen Schweizer Alpentäler gefahren sind. Im unbegleiteten Verkehr brachte Hupac im Vorjahr 737.000 Sendungen auf die Schiene und verbesserte so die Bilanz um 12% von 2015 auf 2016. Diese Zahlen erfreuten Hupac-Verwaltungspräsidenten Hans-Jörg Bertschi, als er Anfang Juni in Zürich die Bilanz des Operators vorlegte und kommentierte.

Alpenquerend mit Verkehrswachstum

Im Kernmarkt des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz erzielte Hupac ein Verkehrswachstum von 19%. Getragen wurde dieses zu gleichen Teilen vom Geschäftsfeld Shuttle Net, insbesondere im Marktsegment der Vier-Meter-Trailer via Lötschberg, und vom Geschäftsfeld Company Shuttle, das Ganzzüge im Auftrag von Großkunden abwickelt. „Dieser Erfolg freut Hupac im Jubiläumsjahr ganz besonders“, betonte Bertschi ausdrücklich. Auch wirtschaftlich zeigte die im Jahr 2015 verabschiedete Wachstumsstrategie Erfolg. Der Gewinn erhöhte sich auf knapp 11 Mio. Schweizer Franken (9 Mio. Euro), die Erlöse aus Lieferungen und Leistungen stiegen um 10%, der Cashflow stieg um 29%, und die Investments von 30 Mio. Franken (25 Mio. Euro) wurden gänzlich aus diesem finanziert. „Hupac steht auf gesunden Füßen und investiert konsequent in die Zukunft“, so die Kernbotschaft von Bertschi an die Fachöffentlichkeit.

Reibungslos durch den Gotthard-Tunnel

Der im Dezember 2016 aufgenommene Betrieb der Züge durch den Gotthard-Basistunnel verläuft reibungslos. Auf der Flachbahn via Luino benötigen schwere Güterzüge eine Lokomotive weniger. Auf der Strecke via Chiasso wird dieser wichtige Produktivitätsgewinn erst 2020 mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels ermöglicht. Kürzere Fahrzeiten wurden im internationalen Verkehr allerdings noch nicht erreicht. Auf dem Korridor Benelux-Deutschland-Schweiz-Italien fährt man mit den gleichen Fahrplänen wie 2015. „90% des möglichen Zeitgewinns verpufft durch Warten“, so Bertschi. Eine international abgestimmte Trassenpla-

nung, welche die Produktivitätsfortschritte des Gotthard-Basistunnels an den Markt weitergibt, sei erst in Ansätzen vorhanden. Seit Jahren bereitet sich Hupac auf die Abschaffung der schweizerischen Betriebsbeiträge für den Kombinierten Verkehr im Jahr 2023 vor. Geringere Produktionskosten und mehr Payload pro Zug heißt die Devise, um den Wegfall der Fördermittel zu kompensieren, ohne an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße zu verlieren. Während in der Schweiz die Produktionsbedingungen mit der Fertigstellung des Vier-Meter-Korridors via Chiasso und Luino optimal sein werden, wird es insgesamt auf dem Güterverkehrskorridor Rotterdam-Genua wohl noch länger dauern, bis alle Engpässe beseitigt werden. „Die Parameter 2.000 t Zuggewicht mit einer Lok, 740 m Zuglänge und 4-m-Profil sind die Grundvoraussetzung für einen wirtschaftlichen Betrieb des Kombinierten Verkehrs“, unterstrich Bertschi.

EUROPA-WEIT SOLLTEN ENGPÄSSE IN DER INFRASTRUKTUR BESEITIGT WERDEN.

Doch weiterhin gibt es in Deutschland und in Belgien Einschränkungen bei der Zuglänge, in Italien bei dem Zuggewicht. Um den Wegfall der schweizerischen Betriebsbeiträge ab 2023 zu kompensieren, muss Hupac die Produktivität durchgehend und auf allen Ebenen steigern. Während die Straße durch niedrige Dieselpreise und zahllose Innovationen ihre Wettbewerbsfähigkeit markant verbessert, verliert die Schiene zusehends an Terrain, so der nüchterne Befund von Bertschi. Ist der anvisierte eigenwirtschaftliche Betrieb des Kombinierten Verkehrs trotz Gotthard-Basistunnel und 4-m-Korridor auf den Zulaufstrecken in der Schweiz und in Italien dadurch in Gefahr? Zwei Drittel der heutigen Betriebsbeiträge können kompensiert werden, wenn die Infrastrukturen konsistent und korridorweit ausgebaut werden, was jedoch aus heutiger Sicht nicht garantiert ist. Für ein Drittel besteht eine Lücke, was eine akute Gefahr für den Kombi-



Im Juni dieses Jahres feierte Hupac mit Mitarbeitern, Kunden und Partnern den 50. Geburtstag

nierten Verkehr im Transit durch die Schweiz darstellt.

Produktivitätspotenziale ausschöpfen

Als Maßnahme zur Erreichung des angestrebten Verlagerungseffekts des NEAT-Systems schlägt Hupac eine international koordinierte Trassenplanung für den Schweiz-Transit auf dem Güterverkehrskorridor Benelux-Deutschland-Schweiz-Italien vor, mit dem Ziel, die verfügbaren Trassenkapazitäten optimal zu planen und zu vertakten. „Wenn die Züge fahren, statt an den Grenzen zu warten, gewinnen alle: Die Schienen sind frei, Loks und Lokführer können produktiver eingesetzt werden, die Umläufe der Bahnwagen verbessern sich, Terminalslots werden effizienter genutzt, und die Kunden sind zufrieden“, resümierte Bertschi.

Auch die Beseitigung der Infrastrukturengpässe muss ganz oben auf der Prioritätenliste der Verkehrsministerien und der Infrastrukturbetreiber stehen. Der Schienengüterverkehr hat andere Anforderungen als der Personenverkehr. Oft handelt es sich um kleinere Maßnahmen, wie beispielsweise die Verlängerung von Überholgleisen; diese sind jedoch güterverkehrsspezifisch und müssen entsprechend priorisiert werden, wenn eine Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene erreicht werden soll. Bertschi: „Nur wenn auch in Deutschland ein Upgrade auf 740 m umgesetzt wird, können wir vom vollen Produktivitätsgewinn eines leistungsstarken Güterverkehrskorridors profitieren.“ Was für den Kombi-Verkehr essentiell wichtig sei, um

sich auf der Straße abzeichnenden gewaltigen Fortschritte mit Gigalintern, Platooning und verbrauchsarmen Motoren abfedern zu können.

Von Hupac eingefordert wird politische Unterstützung: „Eine Halbierung der Trassenpreise für den Güterverkehr, wie sie zurzeit in Deutschland diskutiert wird, ist ein deutliches Signal mit sofortiger Verlagerungswirkung“, so Bertschi. Auch die Schweiz mit ihren unverhältnismäßig hohen Trassenpreisen sollte dieses transparente, diskriminierungsfreie Verlagerungstool in Erwägung ziehen.

Fokussierung auf China-Verkehr

Der Aktionsradius von Hupac reicht von der Schweiz bis nach China: Im intermodalen Netzwerk Shuttle Net starteten Anfang 2016 neue Shuttlezüge zwischen Venlo und Busto sowie zwischen Zeebrugge und Novara. Im Vorjahr wurde zudem eine Verbindung zwischen Rotterdam RSC und Brescia eingeführt. Mit dem im September gestarteten Shuttle zwischen Le Havre und Ludwigshafen bindet Hupac erstmals den französischen Markt an das Netzwerk an. Das Marktsegment der Vier-Meter-Trailer zwischen Benelux, Deutschland und Italien via Lötschberg/Simplon entwickelte sich besonders lebhaft. Auf zahlreichen Verbindungen wurde die Abfahrtsfrequenz erhöht.

Die 2016 eröffnete Hupac-Niederlassung in Shanghai hat erste Verkehre organisiert. Ende Mai 2017 startete ein Ganzzug der Hupac zwischen dem nordwestchinesischen Korla und Destinationen in Deutschland



Auch die Schweiz sollte eine Senkung der Trassenpreise ein Erwägung ziehen, wünscht sich Hans-Jörg Bertschi

und Frankreich. Im Juni 2017 lancierte Hupac einen regelmäßigen Shuttlezug zwischen Ludwigshafen und den Terminals Brest bzw. Malaszewicze, auf denen große transkontinentale Verkehrsvolumen abgewickelt werden. „Als erster Schritt unserer China-Strategie wollen wir unser europäisches Netzwerk für Verkehre aus/nach China öffnen“, erklärte Bernhard Kunz, CEO der Hupac Gruppe. Sendungen im Fernost-Verkehr können ab Brest/Malaszewicze das kapillare Netzwerk und den Door-to-Door-Service der Hupac nutzen.

Gegenwart und Zukunft

Ende Mai dieses Jahres hat Hupac einen Kaufvertrag für acht Mehrsystemlokomotiven für den Verkehr zwischen Deutschland und Italien unterzeichnet. Ab Mai 2018 kommen die Fahrzeuge in den Fuhrpark. Die Lokomotiven fahren unter der Regie der Bahnpartner und werden ausschließlich für Hupac-Verkehre eingesetzt. Umfangreiche Ressourcen fließen auch in die digitale Transformation des Unternehmens.