

Bilanz-Medienkonferenz der Hupac Gruppe

Rekordvolumen zum 50. Jubiläum – erfolgreiche Verkehrsverlagerung

Zürich, 1.6.2017 Der Schweizer Kombi-Operateur Hupac präsentiert im 50. Jahr des Bestehens ein sehr gutes Geschäftsergebnis. Mit einem Rekordvolumen von 737.000 transportierten Strassensendungen hat das Unternehmen einen massgeblichen Beitrag zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene geleistet. „Dank Hupac haben 2016 erstmals seit 20 Jahren weniger als 1 Million Lastwagen die Schweizer Alpen gequert“, kommentiert Verwaltungsratspräsident Hans-Jörg Bertschi.

Starkes Wachstum, erfreuliches Ergebnis

2016 transportierte Hupac ein Rekordvolumen von 737.000 Strassensendungen, was einem Zuwachs von 11,5% entspricht. Rund 110 Züge waren täglich für den Transport von Strassensendungen in ganz Europa und bis nach Russland und Fernost im Einsatz.

Im Kernmarkt des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz erzielte Hupac ein Verkehrswachstum von 19,4%. Getragen wurde dieses zu gleichen Teilen durch das Geschäftsfeld Shuttle Net, insbesondere im Marktsegment der Vier-Meter-Trailer via Lötschberg, und durch das Geschäftsfeld Company Shuttle, welches Ganzzüge im Auftrag von Grosskunden betreibt. Mit ihrem starken Wachstum im Alpenransit durch die Schweiz hat Hupac einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet, dass 2016 zum ersten Mal seit 20 Jahren weniger als 1 Million Lastwagen die Schweizer Alpen gequert haben. Dieser Erfolg freut Hupac im Jubiläumsjahr ganz besonders.

Auch wirtschaftlich zeigte die 2015 verabschiedete Wachstumsstrategie Erfolg. Gegenüber dem Vorjahr, das durch den Währungsschock CHF/EUR geprägt war, entwickelte sich der Jahresgewinn der Hupac Gruppe erfreulich und erzielte einen Wert von CHF 10,8 Mio. Die Erlöse aus Lieferungen und Leistungen stiegen um 10,0%, die Gestehungskosten um 10,1%. Bei einem Cash flow von CHF 53,4 Mio. (+29,3%) konnten die Investitionen in Höhe von CHF 29,7 Mio. eigenfinanziert werden. Der Personalstand hat sich per Jahresende um 6,2% auf 429 Personen auf Vollzeitbasis erhöht. Im Mutterhaus in Chiasso wurden überdurchschnittlich viele, zumeist hochqualifizierte Stellen geschaffen. Bertschi: „Hupac steht auf gesunden Füßen und investiert konsequent in die Zukunft.“

Gotthard-Basistunnel – positiver Start, verzögerte internationale Integration

Der im Dezember 2016 aufgenommene Betrieb der Züge durch den Gotthard-Basistunnel verläuft reibungslos. Auf der Flachbahn via Luino benötigen die schweren Güterzüge eine Lokomotive weniger. Auf der Strecke via Chiasso wird dieser wichtige Produktivitätsgewinn erst 2020 mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnel ermöglicht.

Kürzere Fahrzeiten konnten im internationalen Verkehr noch nicht erzielt werden. Auf dem Korridor Benelux-Deutschland-Schweiz-Italien fährt man mit den gleichen Fahrplänen wie 2015. „90% des möglichen Zeitgewinns verpufft durch Warten“, erklärt Hans-Jörg Bertschi, Verwaltungsratspräsident der Hupac AG, anlässlich der Bilanz-

Medienkonferenz am 1.6.2017 in Zürich. Eine international abgestimmte Trassenplanung, welche die Produktivitätsfortschritte des Gotthard-Basistunnels an den Markt weitergibt, ist erst in Ansätzen vorhanden.

Seit Jahren bereitet sich Hupac auf die Abschaffung der schweizerischen Betriebsbeiträge für den Kombinierten Verkehr per Ende 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, ist gesamthaft auf dem Güterverkehrskorridor Rotterdam-Genua eine verzögerte Beseitigung der Produktivitätsengpässe festzustellen. „Die Parameter 2000 t Zuggewicht mit einer Lok, 740 Meter Zuglänge und 4-Meter-Profil sind die Grundvoraussetzung für einen wirtschaftlichen Betrieb des Kombinierten Verkehrs“, unterstreicht Bertschi. 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, müssen wir die Produktivität durchgehend und auf allen Ebenen steigern“, fordert Bertschi. „Während die Strasse durch niedrige Dieselpreise und zahllose Innovationen ihre Wettbewerbsfähigkeit markant verbessert, verliert die Schiene zusehends an Terrain.“

Ist der anvisierte eigenwirtschaftliche Betrieb des Kombinierten Verkehrs trotz Gotthard-Basistunnel und 4-Meter-Korridor auf den Zulaufstrecken in der Schweiz und in Italien 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 Kombinierten Verkehr im Transit durch die Schweiz darstellt.

Eine Belastung stellen auch die zahlreiche Baustellen im Schienennetz über die kommenden Jahre dar. Probleme entstehen insbesondere durch ungenügende internationale Koordination und durch mangelhafte Berücksichtigung der Marktanforderungen.

Produktivitätspotenziale gemeinsam 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, Terminalsots werden effizienter genutzt, und die Kunden sind zufrieden.“

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 Meter umgesetzt wird, können wir vom vollen Produktivitätsgewinn eines leistungsstarken Güterverkehrskorridors profitieren. Ein überlebenswichtiger Schritt für unseren Sektor, denn in absehbarer Zeit wird die Strasse gewaltige Fortschritte mit Gigalinern, Platooning und verbrauchsarmen Motoren erzielen.“

Auch vor diesem Hintergrund ist es notwendig, weitere Massnahmen zur Unterstützung der Verkehrsverlagerung zu erwägen - insbesondere in der schwierigen Übergangsphase mit Baustellen und Behinderungen auf dem Korridor bis weit nach 2030. „Eine Halbierung der Trassenpreise für den Güterverkehr, wie sie zur Zeit 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.

„One Belt, One Road“: Hupac ergreift Chancen im Chinaverkehr

Hupac bietet ein breites Spektrum intermodaler Transportdienstleistungen an, welches 2016 massiv ausgebaut wurde. Im intermodalen Netzwerk Shuttle Net starteten Anfang des Jahres neue Shuttlezüge zwischen Venlo (NL) und Busto sowie zwischen Zeebrugge und Novara. Im Juni 2016 konnte eine Verbindung zwischen Rotterdam RSC und Brescia eingeführt werden. Mit dem im September gestarteten Shuttle zwischen Le Havre und Ludwigshafen bindet Hupac erstmals den französischen Markt an das Netzwerk an. Das Marktsegment der 4-Meter-Trailer zwischen Benelux/Deutschland und Italien via Lötschberg/Simplon entwickelte sich besonders lebhaft. Auf zahlreichen Verbindungen wurde die Abfahrtsfrequenz erhöht.

Im Geschäftsbereich Company Shuttle wurden die Verbindungen Geleen (NL) ⇆ Busto Arsizio, Rotterdam Europoort ⇆ Novara (IT), Piacenza ⇆ Oradea (RO), Antwerpen Combinant ⇆ Busto Arsizio und Zeebrugge ⇆ Oradea (RO) im Auftrag von Grosskunden aufgelegt.

Erfolge sind auch im Chinaverkehr zu verzeichnen. Die 2016 eröffnete Niederlassung in Shanghai konnte erste Verkehre organisieren. Ende Mai 2017 startete ein Ganzzug der Hupac zwischen dem nordwestchinesischen Korla und Destinationen in Deutschland und Frankreich. Im Juni 2017 lanciert Hupac einen regelmässigen Shuttlezug zwischen Ludwigshafen und den Terminals Brest bzw. Malaszewicze, auf denen grosse transkontinentale Verkehrsvolumen abgewickelt werden. „Als erster Schritt unserer Chinastrategie wollen wir unser europäisches Netzwerk für Verkehre aus/nach China öffnen“, erklärt 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.

Investitionen in die Zukunft

Hupac führt ihre 2015 beschlossene Investitionsstrategie planmässig fort. 2016 wurden Bestellungen von 260 Bahnwagen ausgelöst; 2017 von weiteren 450. Ende Mai 2017 hat Hupac einen Kaufvertrag für acht Mehrsystemlokomotiven („D-A-CH-I-NL“) unterzeichnet. Erste Auslieferungen sind für Mai 2018 geplant. Die Lokomotiven fahren unter der Regie der Bahnpartner und werden ausschliesslich für Hupac Verkehre eingesetzt. „Eine Massnahme zur Effizienzsteigerung und Qualitätssicherung“, so Kunz.

Umfangreiche Ressourcen fliessen auch in die digitale Transformation des Unternehmens. Die Reise geht von der Prozessoptimierung über den Aufbau von Plattformen, von der automatisierten Kommunikation bis zur Erschliessung innovativer Businessmodelle. Für die Terminals der Hupac ist die Installation von OCR-Gates zur Erfassung der Zug- und Ladeeinheitsdaten geplant. Das Kapazitätsmanagement-Tool SPEAK wird die Planbarkeit der Logistikketten erhöhen. Beim Rollmaterial wird Sensortechnik den Sicherheitsstandard erhöhen und prädiktive Wartung ermöglichen. Für die Kunden stehen integrierte Booking-to-Billing-Plattformen und ein verbesserter Informationsfluss im Vordergrund.

Ausblick für 2017

In den ersten Monaten des laufenden Jahres konnte Hupac eine positive Verkehrsentwicklung von plus 9,3% im transalpinen Verkehr und gesamthaft von 7,8% gegenüber dem gleichen Zeitraum im Vorjahr verzeichnen. Per Jahresende ist jedoch mit einer Dämpfung des Wachstums zu rechnen. Grund dafür ist die sechsmonatige Sperrung der Luinostrecke wegen Bauarbeiten für den 4-Meter-Korridor, der 2020 fertiggestellt sein soll. Die Verkehre werden über Domodossola und Chiasso umgeleitet, jedoch ist mit Unregelmässigkeiten und Kapazitätseinschränkungen zu rechnen.

Im Juni 2017 wird Hupac ihr fünfzigstes Jubiläum mit ihren Mitarbeitern, Kunden und Partnern feiern. Aus der Joint Venture, die 1967 im Tessin von vier Transporteuren und der SBB mit 500.000 Franken Startkapital gegründet wurde, ist der führende Netzbetreiber im intermodalen Verkehr Europas geworden. „Wir blicken stolz auf unsere Vergangenheit zurück“, betont Bernhard Kunz. „Kundennähe, Investitionen in eigene Ressourcen und Innovationsbereitschaft waren stets die Leitlinien der Hupac. Die kommenden Jahre bringen nochmal grosse Herausforderungen. Gemeinsam mit unseren Mitarbeitern, Kunden und Partnern wollen wir den Kombinierten Verkehr zur ersten Wahl für den langströmigen Güterverkehr in Europa machen.“

Über Hupac

Hupac ist der führende Netzbetreiber im intermodalen Verkehr Europas. Das Angebot der Hupac umfasst 110 Züge täglich mit Verbindungen zwischen den grossen europäischen Wirtschaftsräumen bis nach Russland und Fernost. Die Hupac AG wurde 1967 in Chiasso/Schweiz gegründet. Die Hupac Gruppe besteht aus 17 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, in Italien, Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Polen, Russland und China. Das Unternehmen beschäftigt 450 Mitarbeitende, verfügt über 5.500 Wagenmodule und betreibt effiziente Terminals an wichtigen europäischen Standorten.

Medienkontakt

Irmtraut Tonndorf Director Communications & Marketing

Tel. +41 58 8558020 itonndorf@hupac.com