

*Bilanz-Medienkonferenz der Hupac Gruppe*

## **Erfolgreiche Verlagerung erfordert Fokus auf den gesamten Korridor**

**Chiasso, 18.5.2021** Die weitere Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene erfordert einen verstärkten Fokus der Schweiz auf den gesamten Nord-Süd-Korridor. Nur mit einem konsequenten, zeitnahen Ausbau der Zufahrtsstrecken kann die NEAT auch die zukünftigen Verlagerungserwartungen erfüllen.

**Im Corona-Jahr 2020 erzielte die Hupac erneut ein Verkehrsvolumen von einer Million Strassensendungen. Die Aufrechterhaltung des Netzwerks trotz der pandemiebedingten Volumeneinbrüche führte bei einem Umsatz von CHF 597 Mio. zu einem negativen Geschäftsergebnis von CHF 2,5 Mio. Für das laufende Jahr erwartet Hupac ein Verkehrswachstum im einstelligen Prozentbereich und ein positives Geschäftsergebnis.**

### **Hupac hält Verkehrsvolumen trotz Pandemie**

Im vergangenen Jahr beförderte die Hupac Gruppe 1.014.686 Strassensendungen bzw. 1.913.000 TEUs auf der Schiene. Dies entspricht einem geringfügigen Rückgang von 0,9% gegenüber dem Vorjahr. Massgebliche Einflussfaktoren waren der Einbruch des Maritim-Verkehrs aus Übersee und der Wirtschaftslockdown in Europa als direkte Folge der COVID-19-Pandemie im ersten Halbjahr. In der zweiten Jahreshälfte erholte sich die Verkehrsnachfrage, so dass per Jahresende das Niveau des Vorjahres erreicht wurde.

Die Folgen der Corona-Krise schlugen sich insbesondere im transalpinen Verkehr durch die Schweiz nieder. Im Zeitraum von April bis Juni sank die Nachfrage spürbar; dennoch hielt Hupac ihr Netzwerk aufrecht und leistete somit einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Logistik von lebenswichtigen Gütern. „Im Frühjahr 2020 wurden die intermodalen Lieferketten zu einem Stabilitätsanker der Versorgung“, erklärt Michail Stahlhut, CEO der Hupac Gruppe. „Verkehrsrückgänge auf Wochenbasis von -40% haben wir mit Netzwerkstabilität beantwortet.“ In der zweiten Jahreshälfte kehrten die Volumen auf das Vorjahresniveau zurück. Bei einem transalpinen Gesamtvolumen von 538.104 Strassensendungen (-2,3%) konnte die Lücke der Krisenmonate jedoch nicht vollständig kompensiert werden.

Der nicht-transalpine Verkehr schloss das Jahr 2020 mit einem kleinen Wachstum von 0,5% auf 434.033 Strassensendungen ab. Während sich der Verkehr nach Ost- und Südosteuropa positiv entwickelte, waren andere Segmente wie der maritime Hinterlandverkehr ab den Nordseehäfen stärker durch Covid-Effekte geprägt.

### **Netzwerkerhalt vor Auslastungsoptimierung**

Das Geschäftsjahr 2020 war auch finanziell stark von der Pandemie geprägt. Der Jahresumsatz der Hupac Gruppe erreichte mit CHF 597 Mio. einen Wert, der 2,3% unter Vorjahr lag. Die deutlichen Verkehrsrückgänge und Verluste des zweiten Quartals konnten im Jahresverlauf nicht ausgeglichen werden, obwohl die Volumenkurve ab dem dritten Quartal bis Jahresende kontinuierlich nach oben zeigte. Die Auslastung war jedoch im Frühling so stark gesunken, dass die negativen Finanzergebnisse dieser Zeitperiode auf Gesamtjahresbasis zum ersten negativen Gruppenergebnis der Unternehmensgeschichte führten. Unter Berücksichtigung der schwierigen Umstände und Schwankungen ist das Jahresergebnis mit CHF -2,5 Mio. dennoch besser ausgefallen als ursprünglich erwartet.

## **Kombinierter Verkehr als Antwort auf die Klima-Challenge**

Für die kommenden Jahre rechnet Hupac mit einem weiteren signifikanten Wachstum des Kombinierten Verkehrs. Denn neben der aktiven Verlagerungspolitik der Schweiz setzt nun auch der Europäische Green Deal ehrgeizige Ziele. Bis 2050 sollen die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor um 90% sinken, und der Schienengüterverkehr soll verdoppelt werden. Der Kombinierte Verkehr mit seiner intelligenten Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger wird in Zukunft eine zentrale Rolle im emissionsarmen, sozialverträglichen Güterverkehr spielen.

Bereits heute spart das Netzwerk der Hupac Intermodal 1,2 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr im Vergleich zum reinen Strassenverkehr. Die Strategie, mit der Hupac ihren ökologischen Fussabdruck weiter verbessert, umfasst emissionsarme Terminalausrüstungen, energieeffiziente Gebäude und digitale Tools für die Prozessoptimierung entlang der Wertschöpfungskette. Erste Tests mit batterieelektrisch angetriebenen Mobilkränen sind in Planung. Weitere Chancen für den klimaneutralen Terminalbetrieb eröffnen sich mit Grünem Wasserstoff aus erneuerbaren Energiequellen wie Wind, Wasser oder Sonne. „Der Kombinierte Verkehr kann bereits vor 2030 erste treibhausgasfreie Transportketten realisieren, und Netto-Null wird unser Ziel bis 2050 sein“, erklärt Hans-Jörg Bertschi, Präsident des Verwaltungsrats der Hupac Gruppe.

## **NEAT-Versprechen einlösen – Abbau der Fördermittel meistern**

Die NEAT wurde für den Verkehr von langen, schweren und hohen Güterzügen gebaut. Massgebliche Parameter sind 740 Meter Zuglänge, mindestens 2000 Tonnen Zuggewicht bei Traktion mit einer Lokomotive und 4 Meter Zughöhe. Während die Infrastrukturentwicklung in der Schweiz inklusive 4-Meter-Korridor bis nach Italien mehrheitlich abgeschlossen ist, bestehen weiterhin erhebliche Lücken auf der Gesamtstrecke des Korridors Rhine-Alpine. Das hat direkte Auswirkungen auf die Marktfähigkeit des Kombinierten Verkehrs und folglich auch auf die Verkehrsverlagerung, denn die geplante Senkung der Schweizer Fördermittel muss durch erhöhte Produktivität kompensiert werden.

Bereits das kommende Jahr wird zum Prüfstein für das NEAT-Konzept. „Als Etappenziel ist unser Benchmark für 2022 eine standardisierte Zuglänge von 690 Meter via Luino und 625 Meter via Chiasso“, sagt Michail Stahlhut. „Nur mit den längsten und schwersten Zügen können wir den bevorstehenden markanten Abbauschritt der Fördermittel auffangen. Hier sind die Fahrplandesigner der Netzbetreiber gefordert, das Maximum aus den Infrastrukturen im heutigen Ausbauschritt herauszuholen: jeder Meter zählt.“

## **Perspektivwechsel notwendig – Fokus auf den gesamten Nord-Süd-Korridor**

Die Chancen für mehr Verlagerung auf einen noch umweltfreundlicheren Kombinierten Verkehr stehen so gut wie nie. Doch für die erwarteten Verkehrsvolumen müssen ausreichend Kapazitäten auf dem gesamten Nord-Süd-Korridor geschaffen werden, sagt Hans-Jörg Bertschi. „Dies erfordert korridorweites Denken und Handeln, initiiert insbesondere von der Schweiz, damit die NEAT die Erwartungen erfüllt und auch in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts weitere Verlagerungen von der Strasse auf die Schiene umsetzen kann.“

Dringend erforderlich ist eine Kapazitätserhöhung im Rheintal südlich von Mannheim. Hupac unterstützt das Konzept einer durchgehenden Doppelspur und Elektrifizierung der Strecke Wörth-Lauterbourg-Strasbourg deutlich vor 2030, dies als linksrheinische Kapazitätssteigerung und Bypass zur Strecke Mannheim-Basel via Rastatt. Der rechtsrheinische Vierspurausbau wird erst nach 2040 abgeschlossen sein – das ist zu spät für die

Verlagerung. Ebenso wichtig ist die zeitnahe Verbesserung der Stromversorgung auf den Strecken Bellinzona-Luino-Gallarate und Domodossola-Novara/Gallarate, damit künftig alle Züge mit 2000 Tonnen verkehren können.

Auch bei der Erhöhung der Zuglängen besteht dringender Handlungsbedarf. Sowohl in Deutschland als auch in den Niederlanden steht ein Upgrade der Bahninfrastrukturen auf Standard-Zuglängen von 740 Meter noch aus. Dabei ist dies eine Win-Win-Situation sowohl für die Kombi-Operateure als auch für die Netzbetreiber: mit mehr Payload je Zug und weniger Trassenbedarf im Netz werden die knappen Ressourcen optimal genutzt. Mittelfristig muss die Kapazität weiter erhöht werden, um die steigende Nachfrage auf dem Nord-Süd-Korridor zu bewältigen. Der Ausbau der Achse Zeebrugge/Antwerpen-Metz-Strasbourg-Basel auf die Standard-Parameter des Rhine-Alpine-Korridors soll ab 2030 eine effiziente Alternative für Volumen aus Belgien ermöglichen.

### **Verlagerung beschleunigen – weitere Massnahmen**

Die heutigen regulativen Rahmenbedingungen sind die Basis für den Verlagerungserfolg der Schweiz. Sie haben einen Marktanteil von 70% Bahn im Alpentransit ermöglicht und das Land zu einem Vorreiter der Verlagerungspolitik in Europa gemacht. Um auch in Zukunft kontinuierlich Marktanteile von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, ist eine Aktualisierung und Ergänzung der Massnahmen erforderlich. Wichtige Ansatzpunkte sind aus Sicht der Hupac insbesondere:

- Reduktion der Trassenpreise auf das Niveau der anderen Länder des Rhine-Alpine Korridors als Massnahme der Klimapolitik
- Beibehaltung einer reduzierten LSVA auch für emissionsfreie Lkw, damit andere externe Kosten wie Lärm, Stau, Unfallgefahr usw. korrekt abgebildet werden
- Anreize zur mittelfristigen Konvertierung der Sattelaufliager-Flotten des alpenquerenden Strassen-Fernverkehrs durch die Schweiz in ausschliesslich kranfähiges Equipment: Jeder Sattelaufliager soll technisch in der Lage sein, die Option des Kombinierten Verkehrs zu nutzen, welche durch die NEAT-Investition in den 4-Meter-Korridor bis Italien erschaffen wurde. Eine Initiative dieser Art würde einen Innovationsschub seitens der Hersteller auslösen, um bestehende Ineffizienzen bei Gewicht und Produktionskosten der Trailer zu überwinden. Auch andere Länder wie Deutschland unterstützen die Konvertierung der Flotten in kranbare Sattelaufliager.

Im internationalen Kontext müssen die verschiedenen Stakeholder das nationale Denken noch konsequenter überwinden und eine Korridorperspektive mit Fokus auf die Anforderungen des Güterverkehrs einnehmen. Folgende Massnahmen würden die Performance des Schienengüterverkehrs stark verbessern und somit auch die Verlagerungschancen erhöhen:

- Sicherstellung der Güterverkehrskapazitäten durch eine internationale Netz-Nutzungsplanung auf Korridor-Ebene
- Integriertes Betriebsmanagement auf dem Gesamtkorridor, inklusive Planung der Bauarbeiten in internationaler Abstimmung
- Priorität für den Güterverkehr auf langen Distanzen bei Betriebsstörungen und Unterbrüchen.

## **Ausblick 2021: Netzwerkerweiterung und Investitionsschub**

In den ersten vier Monaten des Jahres verzeichnete die Hupac Gruppe ein erfreuliches Verkehrswachstum von rund 10%. Dieses ist auf die Corona-Vorjahreseffekte, aber auch auf die starke Nachfrage nach intermodalen Verkehrsleistungen zurückzuführen. Im Mittelpunkt der Angebotsentwicklung stehen die Trailerverkehre im Schweizer Alpentransit, welchen durch den Ende 2020 eröffneten 4-Meter-Korridor erstmals eine echte Alternative auf der Schiene erhalten. Für dieses Marktsegment betreibt Hupac ein europaweites Netzwerk mit wöchentlich 150 Rundläufen Relationen bis Norditalien und weiteren 10 Rundläufen auf Gateway-Relationen nach Süditalien.

Weitere Schwerpunkte der laufenden Netzwerkentwicklung sind Pordenone im Nordosten Italiens, Singen mit Neuverkehren nach München sowie Zeebrugge als Knoten für Verkehre nach UK, Italien, Spanien und Polen. Die Achse Benelux-Südosteuropa mit zahlreichen Destinationen in Österreich, Ungarn, Rumänien bis in die Türkei weist ein erfreuliches Wachstum auf, welches Hupac mit Frequenzerhöhungen unterstützt. Im maritimen Hinterlandverkehr sind die Folgen der Suezkanal-Blockade weiterhin spürbar. Dennoch kann die Tochtergesellschaft ERS Railways die Abfahrten auf einzelnen süddeutschen Relationen erhöhen.

Per Jahresende erwartet Hupac ein Verkehrswachstum im einstelligen Prozentbereich und ein positives Geschäftsergebnis. Nach dem pandemiebedingten Rückgang in 2020 steht in diesem Jahr ein Investitionsschub an. Im März war Baustart im Terminal Brwinów bei Warschau; im Sommer folgen die Terminals Piacenza und Milano Smistamento. Die Inbetriebnahme ist für 2023 geplant.

## **Profil der Hupac Gruppe**

Hupac ist der führende Netzwerkbetreiber im intermodalen Verkehr Europas. Das Angebot umfasst 150 Züge täglich mit Verbindungen zwischen den grossen europäischen Wirtschaftsräumen und bis nach Russland und China. Die Hupac AG wurde 1967 in Chiasso/Schweiz gegründet. Die Gruppe besteht aus 23 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, in Italien, Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Polen, Russland und China. Hupac beschäftigt 560 Mitarbeitende, verfügt über 7.700 Wagenmodule und betreibt effiziente Terminals an wichtigen europäischen Standorten.

## **Kontakt**

Irmtraut Tonndorf Director Communications & Marketing  
Tel. +41 58 8558020 | Mob. +41 79 2934645 | [itonndorf@hupac.com](mailto:itonndorf@hupac.com)