

Bilanz-Medienkonferenz der Hupac Gruppe

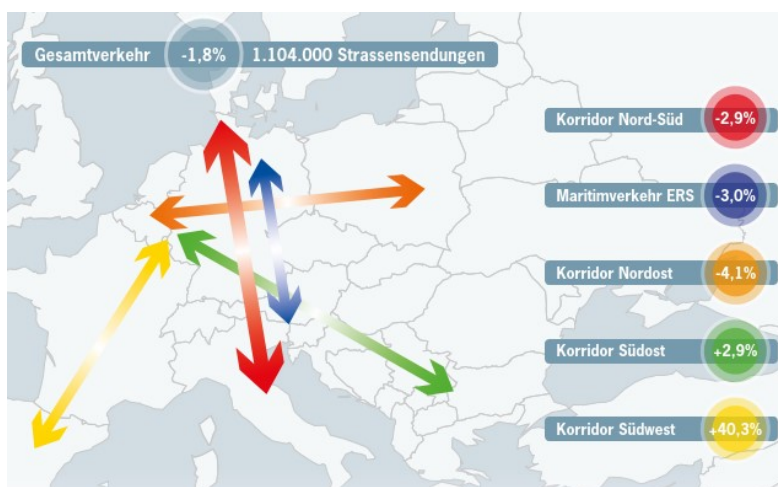
Verkehrsverlagerung sichern – trotz Konjunkturabschwächung

Chiasso, 4.5.2023 Das Verkehrsvolumen der Hupac Gruppe stagnierte im Jahr 2022 bei 1.104.000 Strassensendungen. Dennoch erzielte die Hupac ein zufriedenstellendes finanzielles Ergebnis. Zur Stabilisierung des Kombinierten Verkehrs im aktuellen Konjunkturabschwung sind verkehrspolitische Unterstützungsmassnahmen notwendig.

Verkehrsentwicklung 2022 unter den Erwartungen

Im vergangenen Jahr beförderte die Hupac Gruppe 1.104.000 Strassensendungen im Kombinierten Verkehr Strasse/Schiene und im Seehafenhinterlandverkehr, was einem leichten Rückgang von 1,8% oder 20.000 Strassensendungen entspricht. Insbesondere die Kapazitätsengpässe in Deutschland wirkten sich negativ aus. Nach einer lebhaften Entwicklung im ersten Quartal mit monatlichen Wachstumsraten im hohen einstelligen Bereich brach der Verkehr in den Monaten April und Juni und nochmals im Herbst aufgrund der intensiven Bautätigkeit auf dem Rhein-Alpen-Korridor ein. In Spitzenzeiten konnten bis zu 20% der bestellten Züge aus betrieblichen Gründen nicht fahren. Im letzten Quartal setzte eine konjunkturelle Abschwächung ein, die auf die ungünstige Entwicklung der Energiepreise zurückzuführen ist.

Insgesamt ging das Verkehrsvolumen auf dem aufkommensstarken Nord-Süd-Korridor um 2,9% auf 767.000 Strassensendungen zurück. Der transalpine Verkehr durch die Schweiz war mit einem Minus von 2,1% auf 585.000 Sendungen betroffen. Erfreulich entwickelte sich hingegen der Transitverkehr durch Österreich mit einem Plus von 9,7% auf 44.000 Sendungen. Positiv entwickelten sich auch der Südost- und der Südwestkorridor mit Zuwachsraten von 2,9% bzw. 40,3%.



Auch der Seehafenhinterlandverkehr unterliegt weiterhin starken externen Einflüssen. Stichworte hierfür sind die global gestörten Lieferketten durch COVID-19 mit Shutdowns in Asien und die Unsicherheiten durch den Krieg in der Ukraine. Die Maritimverkehre der ERS Railways

ab den Nordseehäfen verzeichneten einen Rückgang von 3% auf 184.000 Strassensendungen.

Der Umsatz der Hupac Gruppe sank 2022 um 2,1% auf CHF 668,5 Mio. Mit einem Jahresgewinn von CHF 7,6 Mio. erzielte Hupac dennoch ein zufriedenstellendes Jahresergebnis. Die Investitionen erreichten mit CHF 84,3 Mio. ein hohes Niveau, da verschiedene Projekte nach der Pandemiepause wieder aufgenommen werden konnten.

Konjunkturschwäche bei anhaltenden Kapazitätsproblemen

Aufgrund der hohen Energiekosten stehen vor allem die energie-intensive Branchen wie Stahl, Chemie und Papier unter Druck. Mit dem Rückgang dieser bahnaffinen Transporte sinkt die Grundlast des Kombinierten Verkehrs in Europa, erklärte Hans-Jörg Bertschi, Verwaltungsratspräsident der Hupac AG, anlässlich der Bilanzmedienkonferenz am 4. Mai 2023 in Zürich. Zudem sind seit Januar 2023 in Europa Preiserhöhungen im Bahnverkehr zu verzeichnen, die deutlich über den Preissteigerungen im Strassentransport liegen. Da

gleichzeitig die Industriekonjunktur stagniert bzw. rückläufig ist, sind im Strassenverkehr wieder erhebliche Kapazitäten frei. Dies führte zu deutlichen Rückverlagerungen von Transporten von der Schiene auf die Strasse. Im Verkehrsnetz der Hupac lässt sich dies für den Zeitraum Januar bis April 2023 je nach Verkehrsegment mit einem Minus von 10 bis 15 Prozent gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahrs beziffern.

«Die Summe der negativen Faktoren wie konjunkturbedingter Verkehrsrückgang, hohe Bahnkosten, sinkende Frachtraten im Strassentransport und die chronische Instabilität des Schienennetzes stellen ein reales Verlagerungsrisiko dar», so Bertschi. Denn obwohl das Transportvolumen im Kombinierten Verkehr in Europa im ersten Quartal deutlich zurückgegangen ist, haben sich Qualität und Zuverlässigkeit auf der internationalen Bahninfrastruktur kaum verbessert. Nach wie vor fallen zu viele Züge aus oder haben tagelange Verspätungen. «Wenn sich die Planbarkeit der Schieneninfrastruktur und die Qualität des Kombinierten Verkehrs nicht verbessern, ist in den kommenden Monaten mit weiteren Rückverlagerungen auf die Strasse zu rechnen».

Massnahmen zur Stabilisierung der Verkehrsverlagerung

Hupac hält ihr Verkehrsnetz trotz Nachfragerückgang stabil. Wo nötig, werden Betriebskonzepte optimiert und Überkapazitäten abgebaut. Ein striktes Kostenmanagement in Zusammenarbeit mit den Partnern trägt dazu bei, die Krise mit schlanken Strukturen und flexibler Produktionsplanung zu meistern.

Ob der Kombinierte Verkehr in der aktuellen Situation seine Marktposition halten und gegebenenfalls ausbauen kann, hängt jedoch in erster Linie von den verkehrspolitischen Rahmenbedingungen ab. Hupac Präsident Hans-Jörg Bertschi nennt eine Reihe von Massnahmen, welche die Marktfähigkeit des Kombinierten Verkehrs stärken und die bisherigen Verlagerungserfolge sichern würden:

- **Qualitätsmanagement für Shuttlezüge im internationalen Alpentransit**
Einführung eines durchgängig wirksamen Betriebsmanagements für internationale Alpentransit-Züge des Kombinierten Verkehrs auf dem Rhein-Alpen-Korridor unter Führung der Bahninfrastrukturen des Korridors – eine Massnahme, die angesichts der anstehenden Korridorsanierungen und Bauarbeiten auf der Rheintalbahn von besonderer Dringlichkeit ist. Aufgrund ihrer verkehrspolitischen Bedeutung auf diesem Korridor käme der Schweiz mit dem UVEK eine führende Rolle als Impulsgeber zu. Dies mit Unterstützung Italiens, das für die Sicherung seiner Wirtschaft und seines Aussenhandels dringend auf ein funktionierendes transalpines Transportsystem angewiesen ist.
- **Stützung der Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs**
Temporäre Aussetzung der jährlichen Kürzung der UKV-Fördermittel bis zur Überwindung der Wirtschaftskrise. Durch eine Anpassung der Förderung an das reduzierte Transportaufkommen im ersten Quartal 2023 kann der Wettbewerbsverlust des Kombinierten Verkehrs teilweise kompensiert werden.
- **Weiterführung der Rollenden Autobahn bis 2028**
Die Rollende Autobahn ist aufgrund der Zunahme des Strassenverkehrs derzeit sehr gut ausgelastet. Die Fortführung der Rollenden Autobahn bis 2028 ist eine geeignete Massnahme, um der Rückverlagerung auf den reinen Strassenverkehr entgegenzuwirken.
- **Leistungssteigerung durch digitale Transformation**
Ein transparenter Datenfluss entlang der gesamten Leistungskette des Kombinierten Verkehrs trägt dazu bei, dass Kapazitäten besser genutzt werden und die einzelnen Partner besser planen können. Bestehende offene Systeme wie der Data Hub von DX Intermodal müssen zum Standard für den gesamten Kombinierten Verkehr in Europa werden.

Ausblick: Investitionen sichern klimafreundlichen Kombinierten Verkehr

Trotz der aktuell schwierigen Situation hält Hupac an ihren Investitionen in Terminals, IT-Systeme und den Ausbau des Netzwerks fest und sichert damit die Voraussetzungen für künftiges Wachstum. «Wir begrüssen den positiven Entscheid des UVEK zur Finanzierung des Grossterminals Milano Smistamento, den Hupac im Joint Venture mit Mercitalia Logistics bis 2026 realisieren wird», betont Michail Stahlhut, CEO der Hupac Gruppe. Dieser neue zentrale Gatewayterminal in Mailand wird die laufende Entwicklung des Seehafenhinterlandverkehrs von den italienischen Häfen in die Schweiz und nach Süddeutschland stark beschleunigen.

Weitere Terminalprojekte der Hupac befinden sich bereits in der Realisierungsphase, so der Terminal Piacenza mit Fertigstellung bis 2025, der Ausbau des Terminals Novara und die Ersatzinvestitionen in Portalkräne im Terminal Busto Arsizio-Gallarate.

Bei der Netzwerkentwicklung konzentriert sich Hupac auf den Angebotsausbau ab dem Terminal Köln Nord, dessen Betrieb die Hupac Gruppe Anfang Jahr übernommen hat. Der neue Terminal Brwinów bei Warschau wird als Hub für Verkehre von/nach West- und Südeuropa entwickelt. Im Kernmarkt des transalpinen Verkehrs durch die Schweiz stehen die Märkte Benelux sowie die Wirtschaftsräume Nordost-, Mittel- und Süditalien im Fokus. Im Maritimverkehr verfolgt die Hupac Gruppe eine langfristige Strategie unter Nutzung ihres europäischen Netzwerks. Während die Nordhäfen über die Tochtergesellschaft ERS Railways bedient werden, stellt Hupac Intermodal ihr Netzwerk für Volumen ab den Mittelmeerhäfen zur Verfügung.

«Wir sind überzeugt, dass wir mit wettbewerbsfähigen, marktorientierten Produkten des Kombinierten Verkehrs einen echten Mehrwert für eine umwelt- und klimafreundliche Logistik bieten», so Stahlhut. Im Vergleich zum reinen Strassentransport sparte das Hupac Netzwerk im Jahr 2022 rund 1,5 Millionen Tonnen CO₂ ein, reduziert den Energieverbrauch um 17 Milliarden Megajoule und entlastet die Strasse um 21 Millionen Tonnen Güter. Stahlhut: «Unsere langfristig ausgerichtete Unternehmensstrategie ist Teil der Antwort auf die grossen gesellschaftlichen Herausforderungen wie Klimaschutz, Energiewende und nachhaltige Wirtschaftsentwicklung. Daran orientieren wir uns auch im laufenden Jahr.»

Profil der Hupac Gruppe

Hupac ist der führende Netzbetreiber im Kombinierten Verkehr in Europa. Das Angebot umfasst täglich 150 Züge mit Verbindungen zwischen den grossen europäischen Wirtschaftsräumen sowie bis nach Russland und China. Die Hupac AG wurde 1967 in Chiasso, Schweiz, gegründet. Die Gruppe umfasst 23 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, Italien, Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Polen, Russland und China. Hupac beschäftigt 680 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, verfügt über 9100 Wagenmodule und betreibt leistungsfähige Terminals an wichtigen europäischen Standorten.

Kontakt

Irmtraut Tonndorf Director Communications & Marketing
Tel. +41 58 8558020 | Mob. +41 79 2934645 | itonndorf@hupac.com