

Hupac setzt auf die Westhäfen

Kombinierter Verkehr Terminalprojekte in Antwerpen verbinden Ost-West- mit Nord-Süd-Verkehren

Von Heinrich Klotz

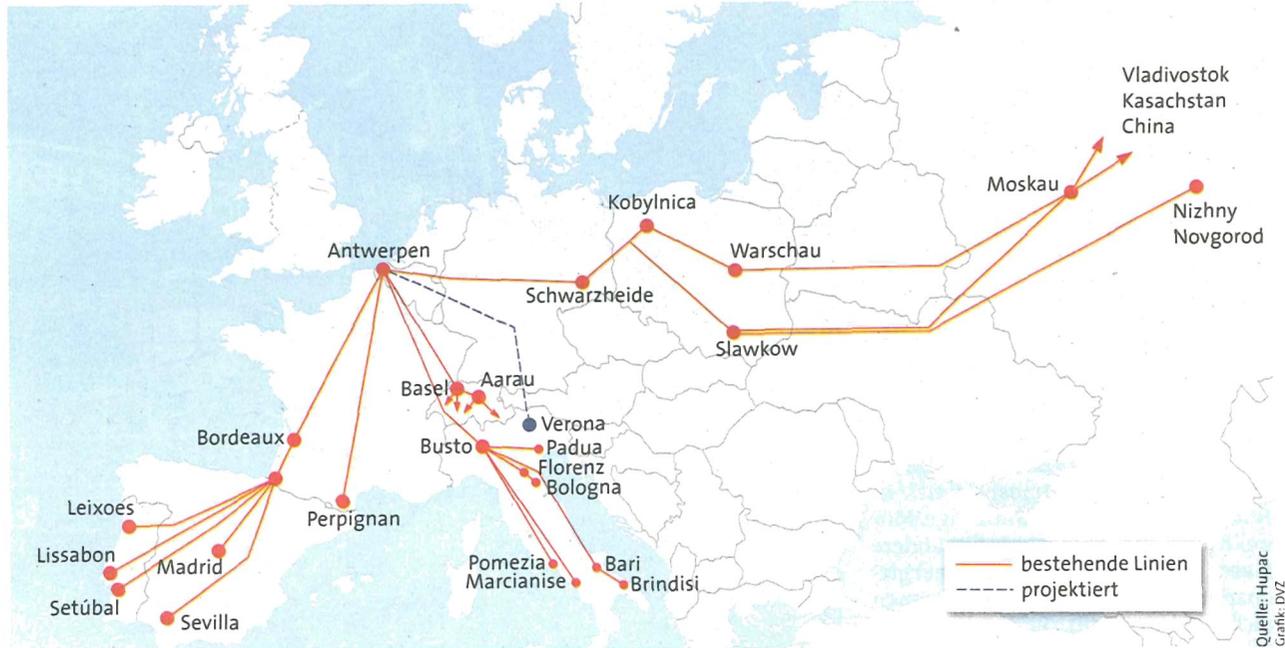
Als der Schweizer Kombi-Operateur Hupac am Dienstag sein neues Terminal im Hafen von Antwerpen eröffnete (DVZ 28.1.2010, Seite 2), ging es natürlich vordergründig um die moderne Infrastruktur. Die Botschaft, die Hupac mit dieser Investition und immer wieder während der Einweihungszeremonie aussandte, war aber auch: Kombi wird wieder wachsen, und Hupac mischt mit.

Erst Busto in Italien, dann das deutsche Singen, jetzt Antwerpen: Hupacs Terminallandschaft wird zusehends internationaler. Entsprechend wächst die Zahl der Länder, die Hupacs Züge mittlerweile ansteuern: Italien, Spanien, Portugal, Polen, Russland, Rumänien, Deutschland, Schweiz, Österreich und Skandinavien. Aus dem Nischenspezialist, der den alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz auf die Schiene brachte, ist „der führende intermodale Anbieter für Europa“ geworden, formuliert Verwaltungsratspräsident Hans-Jörg Bertschi feinsinnig. Er hat recht: International besetzt Hupac die europäische Operateurspitze.

Knotenpunkt Antwerpen. Eine ganz wichtige Rolle im internationalen Netz Hupacs spielt Antwerpen. Wem das noch nicht klar war, der weiß es spätestens seit Dienstag: Hier führt der Schweizer Operateur künftig seine Ost-West- und seine Nord-Süd-Verkehre zusammen, hier trifft kontinentale auf maritime Ladung.

Dabei sollte man sich vom Standort Antwerpen nicht in die Irre führen lassen: Obwohl in einem der größten Seehäfen der Nordrange gelegen, hängt derzeit nur jede fünfte Box auf den Hupac-Zügen mit dem Seeverkehr zusammen – der große Batzen ist kontinentale Ladung.

Etwa 130 000 Sendungen wickelt Hupac bereits über Antwerpen ab – und ist eindeutig auf Wachstum ein-



In Antwerpen treffen sich die Linien: Hier führt Hupac künftig maritime und kontinentale Verkehre zusammen.

gestellt. Denn allein Hupac Terminal Antwerp (HTA), die neue Anlage, schafft 200 000 Umschläge pro Jahr.

Im März kommt dann noch „Combinant“ hinzu. Dieses zweite Terminalgroßprojekt in Antwerpen stemmt Hupac allerdings nicht allein, sondern als 35-Prozent-Eigner gemeinsam mit dem belgischen Kombi-Spezialisten IFB, einer Tochtergesellschaft der nationalen Güterbahn B-Cargo, und dem Chemieriesen BASF. Auf dessen Areal im nördlichen Teil des Hafens entsteht für rund 29 Mio. EUR eine öffentlich zugängliche Anlage, die ähnlich groß angelegt ist wie HTA. Modernste Kapazität für satte 400 000 Umschläge pro Jahr: Der Hafen Antwerpen ist damit für mehr intermodalen Verkehr bestens gerüstet.

Hupac baut aus. Bernhard Kunz, Geschäftsführer Hupacs, kündigte am Dienstag auch gleich eine neue Verbindung mit Antwerpen an. Im April soll ein Zug mit „P400“-Freigabe zwischen dem Westhafen und Verona

starten. Dieses Projekt hat gleich zwei spannende Seiten: P400 bedeutet, dass auch Megatrailer die Linie nutzen können. Und: Hupac fährt über den Brenner und damit durch Österreich, weil das nun mal die logische Verbindung mit dem östlichen Italien ist.

Ebenfalls über den Brenner wird der Hupac-Zug geführt, der im März zwischen Rotterdam und Verona startet – auch hier gilt P400. Bereits im Februar können Kunden ihre Megatrailer zwischen Köln und Novara auch mit Hupac reisen lassen, im April nimmt der Operateur eine Verbindung zwischen Busto und Barcelona ins Programm. Das Signal ist eindeutig: Hupac stellt die Weichen wieder auf vorsichtiges Expansion. Kunz hofft auf ein 7-Prozent-Plus im laufenden Jahr – damit wäre die Hälfte des 13,5-Prozent-Minus aus 2009 wieder aufgeholt.

Doch zurück zu Antwerpen. Denn natürlich muss die Frage gestellt werden, warum sich ein Kombi-Opera-

teur in einem solchen Umfang im Terminalgeschäft engagiert. Immerhin 22 Mio. EUR sind allein für HTA geflossen – das ist viel Geld, und in wirtschaftlich schwierigen Zeiten allemal. Bertschis simple Antwort: „Ohne Terminals kein intermodaler Verkehr!“ Und es habe nun mal keine passenden Umschlaganlagen gegeben im Raum Antwerpen – jedenfalls nicht solche, die zu Hupacs Strategie passten.

Großes Thema Wettbewerb. Zwischen den Zeilen freilich steht mehr. Wenn Bertschi die Bedingungen kritisiert, „zu denen die Unternehmen die vorhandenen Infrastrukturen nutzen können“, schimmern da auch die Scharmützel durch, in denen – nicht nur in Belgien! – nationale Bahnen ihr Terrain erbittert gegen Bahn- und Operateurswettbewerber verteidigen. Nicht immer läuft das sauber ab. Hupacs Antwert ist typisch. Wenn es den Schweizern zu bunt wird, regeln sie das selbst. Wie in Antwerpen.