

«Netzwerk wird aufrecht erhalten»

Von der Krise stark betroffen ist der Kombiverkehr Strasse/Schiene: Nachdem Hupac jahrelang von zweistelligen Wachstumsraten verwöhnt worden war, liegt das Verkehrsaufkommen im ersten Quartal 2009 erstmals mit rund 20% im Minus. In Deutschland und Italien wurde Anfang April Kurzarbeit eingeführt. In der Schweiz will der international tätige Kombi-Betreiber auf diese Massnahme verzichten.



Foto: Hupac

Die Nachfrage bei der RoLa durch die Schweizer Alpen sank innert Jahresfrist um 20%.

«Die momentane Talfahrt der Wirtschaft ist die grösste Krise in der 42jährigen Geschichte von Hupac», erklärt Verwaltungsratspräsident Hans-Jörg Bertschi. Die stark rückläufige Nachfrage nach Transportdienstleistungen treffe den kombinierten Verkehr als Bindeglied zwischen Strasse und Schiene besonders hart. So könne die Strasse schneller Überkapazitäten abbauen und flexibler auf die neue Marktsituation reagieren als dies der Bahn möglich sei. Folge: Die Preise für Strassentransporte sinken und die Lkw-Fahrer transportieren ihre Güter lieber wieder selbst mit dem Lastwagen. «Hält dieser Trend an, so könnte dies zu einer erheblichen Rückverlagerung führen und den kombinierten Verkehr in ganz Europa irreparabel beschädigen», glaubt Bertschi.

Mit Konjunkturabbau gegen die Krise

Als Folge der Krise hat Hupac einzelne Verbindungen wie Basel-Perpignan und Frankfurt-Piacenza eingestellt sowie die Frequenzen bei einzelnen Strecken leicht reduziert. Auch preislich hat der Kombi-Operateur Massnahmen ergriffen: Seit April bietet das Unternehmen auf den Hauptverbindungen im transalpinen Verkehr einen zeitlich befristeten Konjunktur-

abbau an. Und auch mit dem Schweizerischen Bundesamt für Verkehr ist das Unternehmen im Gespräch: «Zur Diskussion steht eine zusätzliche finanzielle Förderung des kombinierten Verkehrs durch den Bund in der zweiten Jahreshälfte», sagt Direktor Bernhard Kunz. Die Politik sei zudem punkto Infrastrukturen gefordert. Die Brennerachse laufe je länger je mehr dem **Gotthard** im Alpen transitverkehr auf der Schiene den Rang ab. Grund ist der nur **3,8 m grosse Korridor durch die Schweizer Alpen**. Dieser lässt im Gegensatz zum Brenner den Transport der immer bedeutenderen Sattelanhänger mit 4 m Eckhöhe nicht zu. «Darum bieten auch wir vermehrt Verbindungen über den Brenner an», erklärt Kunz. Ein Ausbau des Gotthard-Eisenbahntunnels auf 4 m sei vom Bund vorgesehen, jedoch erst Jahre nach der Inbetriebnahme der Neat, im Jahr 2030. «Wir hoffen, die Politiker in der Schweiz treiben den Ausbau schneller als geplant voran.»

Die schwierige Wirtschaftslage zeichnet sich auch im Jahresergebnis der Hupac-Gruppe ab. Der Betriebsgewinn ging 2008 um rund 61% auf 2,8 Mio. CHF zurück. «Durchaus möglich, dass Hupac Ende Jahr aus konjunkturellen Gründen

sogar rote Zahlen schreiben wird», erklärt Finanzchef Peter Hafner. In Italien und Deutschland wurde wegen des rückläufigen Geschäftsganges im April für rund 200 Mitarbeitende bereits Kurzarbeit eingeführt. In der Schweiz steht diese Massnahmen nach Aussagen von Hupac-Direktor Bernhard Kunz nicht zur Diskussion.

Investitionen in Infrastrukturen

Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Lage glaubt man bei Hupac ungebrochen an die Zukunft des kombinierten Verkehrs: «Wir werden unser letztes Jahr ausgebautes Netzwerk insgesamt in allen wichtigen Märkten trotz Krise aufrecht erhalten und auch weiter kräftig in die Infrastrukturen investieren», betont Kunz. 22 Mio. EUR wendet Hupac allein für den Bau eines neuen Terminal in Antwerpen auf. Zudem beteiligt sich das Unternehmen an einem weiteren Terminal, das der Kombi-Operateur zusammen mit BASF ebenfalls in Antwerpen derzeit baut.

Claudia Benetti
www.hupac.ch

«Wettbewerb nicht gefährden»

Der Wettbewerb unter den Bahnen im Alpen transit sieht Hupac-Verwaltungsratspräsident Hans-Jörg Bertschi zunehmend gefährdet. Wegen der Krise hat sich die Zahl der Kombi-Anbieter auf sechs halbiert. «Beteiligen sich DB Schenker mit 49% an SBB Cargo, wie es derzeit diskutiert wird, so fallen wir im Schienengüterverkehr wieder in eine Monopolsituation zurück», glaubt Bertschi. Auf DB Schenker und SBB Cargo fiel dann ein Marktanteil von 98%. Als Alternativlösung habe Hupac SBB Cargo einen Vorschlag für eine partnerschaftliche Zusammenarbeit, allenfalls mit anderen kleineren Eisenbahnunternehmen. Dieser würde den Wettbewerb im Schweizer Alpen transit nicht einschränken und würde derzeit von den SBB ebenfalls geprüft, führt Hans-Jörg Bertschi aus.