

Rückläufiges Verkehrsaufkommen in schwierigem Marktumfeld

Herausfordernde Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr

Chiasso, 13.2.2024 Im Jahr 2023 beförderte die Hupac Gruppe rund 975.000 Strassensendungen im Kombinierten Verkehr Strasse/Schiene. Die rückläufige Transportnachfrage in Europa, wenig marktgerechte Preiserhöhungen im Bahnsystem und erhebliche Qualitätsdefizite im deutschen Schienennetz setzen den umweltfreundlichen Kombinierten Verkehr unter Druck.

Verkehrsentwicklung 2023

Im vergangenen Jahr beförderte die Hupac Gruppe rund 975.000 Strassensendungen bzw. 1.866.000 TEU im Kombinierten Verkehr Strasse/Schiene und im maritimen Hinterlandverkehr. Dies entspricht einem Rückgang von rund 130.000 Sendungen oder 11,7% gegenüber dem Vorjahr. Von dieser negativen Entwicklung waren alle Verkehrssegmente des europaweiten Netzwerks der Hupac betroffen, wenn auch in unterschiedlichem Ausmass. Im Kernmarkt des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz verzeichnete Hupac einen vergleichsweise moderaten Rückgang von 7,6% auf 540.000 Strassensendungen.

Diese negative Entwicklung ist in erster Linie auf die rückläufige Transportnachfrage in Europa zurückzuführen. Der rezessive Trend setzte bereits im Herbst 2022 im Zusammenhang mit der Ukraine- und Energiekrise ein und erfasste im Laufe des Jahres 2023 weite Teile der Weltwirtschaft.

Engpass Bahninfrastruktur

Erschwerend kommt eine Reihe von Faktoren hinzu, die das System Schiene zunehmend belasten. Dazu gehört in erster Linie die mangelhafte Qualität insbesondere im deutschen Schienennetz aufgrund vernachlässigter Instandhaltung und unzureichender nationaler und internationaler Baustellenplanung. Kapazitätsengpässe, Verspätungen und Zugausfälle sind auf vielen Korridoren an der Tagesordnung. Als ausserordentlicher Faktor kam im August 2023 der schwere Unfall im Gotthard-Basistunnel hinzu. Die Vollsperrung einer der beiden Tunnelröhren bis September 2024 schränkt die Trassenkapazität erheblich ein. «Die Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr sind glücklicherweise gering, da gemeinsam mit SBB gute Lösungen gefunden werden konnten», sagt Michail Stahlhut, CEO der Hupac Gruppe. «Wir erwarten, dass die anstehende notwendige Generalsanierung des deutschen Schienennetzes marktverträglich gestaltet wird, um die politisch angestrebte Verkehrswende nicht im Keim zu ersticken.»

Steigende Bahnkosten, sinkende Fördermittel in Deutschland

Kontraproduktiv sind auch die massiven Kostensteigerungen im Bahnsystem, die in der Spitze im zweistelligen Bereich liegen. Die hohen Trassen- und Traktionskosten stehen in keinem Verhältnis zur erbrachten Leistung. «Wir müssen alles tun, um die Rückverlagerungstendenzen von der Schiene auf die Strasse zu stoppen», fordert Stahlhut. Stattdessen wird dem System die Unterstützung entzogen, die es gerade in Krisenzeiten dringend benötigt. Die aktuelle, ungeplante deutliche Kürzung der Trassenpreisförderung in Deutschland verschlechtert die Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr und führt bei der derzeitigen Margensituation zwangsläufig zu einer Weitergabe der Mehrkosten an den Markt.

Konkrete Massnahmen zur Verkehrsverlagerung in der Schweiz

Positiv zu bewerten ist hingegen die Förderpolitik des Schweizer Bundesamts für Verkehr. Die Fördermassnahmen sind stabil und wirken somit antizyklisch, was Vertrauen schafft und den Markt langfristig stützt. Umso wichtiger ist es, den alpenquerenden Kombinierten Verkehr auch in den kommenden Jahren weiter zu unterstützen. «Die geplante Fokussierung auf transalpine Kurzstreckenverkehre aus Süddeutschland und der Schweiz darf nicht zu Lasten anderer Segmente gehen», fordert Hans-Jörg

Bertschi, Verwaltungsratspräsident der Hupac. Gerade die Langstreckenverkehre sind aufgrund der angespannten Performance-Situation von Rückverlagerungen bedroht und sollten unverändert unterstützt werden.

Ebenso wichtig wie eine marktgerechte Dotierung der Fördermittel sind Infrastrukturmassnahmen zur Sicherung der Kapazität und Stabilität auf dem Nord-Süd-Korridor. «Die Strecken Lauterbourg-Strasbourg-Basel und Antwerpen-Metz-Basel sind für weitere Verlagerungsfortschritte von entscheidender Bedeutung: Sie stellen eine Alternative zur Rheintalbahn dar und sollten prioritär für den Güterverkehr ausgebaut werden“, so Bertschi. Auch kleinere Massnahmen wie die Bereitstellung von Abstellgleisen schaffen eine gewisse Entlastung. Hier können Züge bei Störungen auf die Weiterfahrt warten, statt bereits an der Abfahrt gehindert zu werden. Bereits vorhanden und aktivierbar sind Gleisanlagen bei Dottikon.

Hupac Strategie für die Zukunft des Kombinierten Verkehrs

Trotz der aktuell schwierigen Wirtschaftslage hält Hupac an ihrer Strategie zur Weiterentwicklung des klimafreundlichen Kombinierten Verkehrs fest. Das europaweite Netzwerk wird situativ der Marktnachfrage angepasst. «In einigen Fällen haben wir die Abfahrten vorübergehend konsolidiert», erklärt Alessandro Valenti, Direktor Shuttle Net, «andere Verkehre konnten wir ausbauen, wie zum Beispiel den Korridor Benelux-Italien mit zusätzlichen Abfahrten zwischen Zeebrugge und den Terminals Novara, Busto Arsizio und neu Piacenza ab Februar 2024.» Neu ist auch eine Frequenzerhöhung auf der Relation Rotterdam-Warschau/Brwinów.

Darüber hinaus arbeitet Hupac kontinuierlich an Faktoren, die die Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs langfristig stärken. «Längere, schwerere Züge, effiziente Terminals, die Stärkung des Wettbewerbs durch die Förderung privater Bahnunternehmen und die digitale Transformation sind die wichtigsten Stichworte für den Erfolg des Kombinierten Verkehrs», so Stahlhut. Hinzu kommen umfangreiche Investitionen in Terminalstandorte in Italien, Deutschland und Spanien.

Profil der Hupac Gruppe

Hupac ist der führende Netzbetreibende im intermodalen Verkehr in Europa mit einem Transportvolumen von rund 1 Mio. Strassensendungen pro Jahr. Das Angebot umfasst 150 Züge pro Tag mit Verbindungen zwischen den grossen europäischen Wirtschaftsräumen und Destinationen bis Fernost. Die Hupac wurde 1967 in Chiasso/Schweiz gegründet. Zur Gruppe gehören 24 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, Italien, Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Spanien, Polen, Russland und China. Hupac beschäftigt 680 Mitarbeiter auf Vollzeitbasis, verfügt über 9.100 Wagenmodule und betreibt leistungsfähige Terminals an wichtigen europäischen Knotenpunkten.

Medienkontakt: Irmtraut Tonndorf, Director Communications & Marketing
Tel. +41 58 8558020 Mobile +41 79 29 34645 itonndorf@hupac.com