



Weiterhin mit Potenzial

Shuttle Net, Company Shuttle und Maritime Logistics – mit diesen Geschäftsfeldern positioniert sich Hupac gezielt für die unterschiedlichen Anforderungen der europäischen Logistik. Wie sich die drei Bereiche entwickeln, stellte das Unternehmen jüngst auf einer Bilanzpressekonferenz vor.



Im Jahr 2024 konnte das Hupac-Netzwerk die Straßen um den Transport von 18 Millionen Tonnen Güter entlasten.

Im Geschäftsbereich Shuttle Net, das die Tochtergesellschaft Hupac Intermodal betreibt, dämpfen auf der einen Seite geopolitische und wirtschaftliche Unsicherheiten in einigen Korridoren die Nachfrage. Auf der anderen Seite profitieren andere Relationen von einer stabilen oder sogar steigenden Verkehrsleistung. Diese differenzierte Entwicklung zeigt sich auch in verschiedenen Relationen: Mit rund 38.500 Sendungen meldete das Segment North-East einen deutlichen Rückgang von 15,6 Prozent. Stabil mit einem Minus von 0,4 Prozent blieb das Volumen im Bereich South-East mit 49.900 Sendungen. Dagegen wuchs das Segment South-West mit 25.800 Sendungen um zehn Prozent. Das aufkommensstärkste Segment „Transalpine Corridor“ verzeichnete einen geringfügigen Rückgang von 1,8 Prozent. Insgesamt transportierte Hupac Intermodal 2024 in dieser Business Unit rund 695.000 Straßensendungen auf der Schiene, was einem leichten Rückgang von 2,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr entspricht.

Mit 109.000 Sendungen und einem Plus von drei Prozent im Vergleich zum Vorjahr meldet das Geschäftsfeld Company Shuttle, das Züge des Kombinierten Verkehrs im Auftrag einzelner Transportunternehmen betreut, ein leichtes Wachstum. So konnte ein Teil der Verkehrsverluste des Vorjahres wieder ausgeglichen werden. Diese Entwicklung unterstreicht das anhaltende Interesse der Kunden an maßgeschneiderten Transportlösungen und die zunehmende Bedeutung langfristiger Partnerschaften im intermodalen Verkehr, ist man bei Hupac überzeugt.

Von den Herausforderungen des deutschen Schienennetzes und der angespannten Situation in den Hinterlandterminals betroffen blieb die Business Unit Maritime Logistics mit innerdeutschen Verbindungen ab den Seehäfen Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam. Erschwerend hinzu kam ein anhaltend schwaches Überseegegeschäfts, das zu einem erneuten Rückgang des Verkehrsvolumens führte. In der Folge meldet Hupac einen Rückgang von 10,5 Prozent auf 140.000 Straßensendungen beziehungsweise 265.000 TEU im Vergleich zum Vorjahr. Trotz der schwierigen Marktbedingungen arbeitet der Geschäftsbereich, geführt von der Tochtergesellschaft ERS Railways, kontinuierlich an Lösungen zur Stabilisierung und Weiterentwicklung des Netzwerks. Strategische Anpassungen und Investitionen in digitale Prozesse sollen dazu beitragen, die Effizienz und Resilienz der maritimen Verkehre langfristig zu stärken.

Das Jahr im Überblick

Insgesamt transportierte die Hupac-Gruppe 2024 rund 949.000 Straßensendungen beziehungsweise 1.818.000 TEU im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene und im maritimen Hinterlandverkehr. Das entspricht einem Rückgang von 2,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr beziehungsweise 26.000 Sendungen. Im transalpinen Verkehr durch die Schweiz konnte Hupac das Volumen trotz Kapazitätseinschränkungen im Gotthard-Basistunnel nahezu stabil halten (minus 0,2 Prozent). Dagegen meldete das Unternehmen für die alpenquerenden Verkehre über Frankreich und Österreich einen leichten Rückgang. Ursache für die Entwicklung sei die Streckensperrung via Modane und Anpassungen im norditalienischen Netzwerk. Der nicht-transalpine Verkehr in West-, Nordost- und Südosteuropa ist mit minus 1,2 Prozent nur leicht zurückgegangen. Die Stabilisierung der Mengen im alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz und die Anpassung der Kapazitäten im maritimen Verkehr ab Deutschland ermöglichten ein positives Gruppenergebnis von 9,4 Millionen Schweizer Franken.

Strategische Ausrichtung

Als Herausforderungen im Schienengüterverkehr nennt Hupac die anhaltende Konjunkturschwäche, steigende Energie- und Traktionskosten sowie verschärfte strukturelle Defizite wie unzureichende Infrastrukturinstandhaltung und mangelhafte Baustellenkoordination auf wichtigen Korridoren. In der Folge kommt es zu Verspätungen, Zugausfällen und Kapazitätsengpässen. Mit der Optimierung der Zugauslastung, dem Fokus auf verkehrsstarke Korridore und dem Einsatz langer, schwerer Züge will Hupac den bereits 2023 eingeleiteten Turnaround fortsetzen.

Ein zentrales Ziel der Strategie von Hupac ist das Wachstum des Kombinierten Verkehrs im Alpen transit durch die Schweiz,



betonte das Unternehmen auf der Jahrespressekonferenz. Hier verzeichnete Hupac 536.000 Straßensendungen beziehungsweise 10,4 Millionen Nettotonnen und leistete damit einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung der nationalen Verlagerungspolitik. Diese Entwicklung sei jedoch gefährdet. Die stark gestiegene Baustellenaktivität im deutschen Schienennetz – verbunden mit Vollsperrungen sowie unzureichender Planung und Koordination entlang des Korridors – führt zu einer massiven Verschlechterung aller maßgeblichen betrieblichen Kennzahlen. Weniger als die Hälfte der transalpinen Züge von Hupac erreichen derzeit ihr Ziel pünktlich. Rund 20 Prozent der Verbindungen müssen infolge externer Einflüsse ganz ausfallen.

Diese Entwicklung zeigt Folgen: Seit 2022 ist das Volumen des alpenquerenden Kombinierten Verkehrs um neun Prozent zurückgegangen, während der Straßengüterverkehr im gleichen Zeitraum um vier Prozent gestiegen ist. Ohne gezielte Gegenmaßnahmen droht laut Hupac ein Rückschritt bei einem der zentralen verkehrspolitischen Ziele der Schweiz. Die vorzeitige Einstellung der Rollenden Landstraße (Rola) zum Jahresende stehe in direktem Zusammenhang mit der hohen Störschneefälligkeit der Schieneninfrastruktur.

Das Unternehmen fordert daher, die operative Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu stärken, um der aktuellen Rückverlagerung auf die Straße entgegenzuwirken. Ein entscheidender Hebel sei beispielsweise die finanzielle Beteiligung der Schweiz am Ausbau des linksrheinischen Vier-Meter-Korridors Belgien – Metz – Basel sowie der Entlastungsstrecke Strasbourg – Lauterbourg – Wörth (Motion 22.3000). Diese Maßnahmen seien zentral, um die Engpässe auf der überlasteten und störungsanfälligen rechtsrheinischen Achse nachhaltig zu entschärfen und überhaupt wieder neue Verlagerungen von Straßentransporten zu ermöglichen. Ebenso wichtig sei die rasche Einrichtung zusätzlicher Puffergleise nördlich und südlich der Alpen (Motion 24.3339), um den Betrieb bei den

„Der Kombinierte Verkehr bleibt ein Schlüssel für eine nachhaltige Logistik in Europa.“

häufigen Infrastrukturunterbrüchen auf dem Korridor stabilisieren zu können. Als Chance sieht Hupac die Übernahme der Verantwortung für den Güterverkehrskorridor Nordsee – Rhein – Mittelmeer durch die Schweiz und Belgien. Durch ein koordiniertes Korridormanagement und integrierte Baustellenplanung sollen die Transportkapazitäten für den Güterverkehr wirksam gesichert werden.

Neben infrastrukturellen Maßnahmen braucht es laut Hupac gezielte finanzielle Instrumente, um die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs gegenüber der Straße zu sichern. Der dringend notwendige Ausbau der Rheintalbahn verzögert sich jedoch weiter. Erst ab 2045 ist mit einer Bahnstrecke zu rechnen, die den Betrieb von Zügen mit einer Länge von bis zu 750 Metern statt derzeit 680 Metern ermöglicht. In Deutschland zeichnen sich immerhin Fortschritte ab: Die Bundesnetzagentur prüft Maßnahmen zur Begrenzung gleichzei-



Hupac

Mit dem Fokus auf verkehrsstarke Korridore und dem Einsatz langer, schwerer Züge will Hupac den Herausforderungen im Schienengüterverkehr begegnen.

tiger Baustellen, um wieder planbare Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr zu schaffen. Monatelange Sperrungen ganzer Korridore ohne gleichwertige Umleitungsoptionen seien für die europäische Wirtschaft nicht vertretbar, kritisiert Hupac.

Fokus auf Kernrelationen

Hupac rechnet auch 2025 mit einem anspruchsvollen Marktumfeld, in dem die Entwicklung der Nachfrage aufgrund der genannten Gründe schwer vorhersehbar bleibt. Mit einer höheren Frequenz pro Relation will das Unternehmen schneller auf Störungen reagieren und damit Kunden eine höhere Planbarkeit und Stabilität bieten. So plant Hupac beispielsweise, in den kommenden zwei Jahren die Kombinierten Verkehre auf der Nord-Süd-Achse stärker auf volumenstarke Kernrelationen zu bündeln. Ziel sei es, auf diesen Relationen drei bis vier Züge pro Tag und Richtung zu führen – und so ein stabileres, zuverlässigeres und marktorientiertes Angebot zu schaffen.

Langfristig bleibt der intermodale Verkehr aus Sicht des Logistikdienstleisters ein Markt mit Potenzial. Faktoren wie der Lkw-Fahrermangel, die Produktivitätsvorteile der Schiene und der politische Wille zur Verkehrsverlagerung fördern die Nachfrage. Auch wenn der Straßentransport durch Dekarbonisierung an Attraktivität gewinne, bleibe die Schiene strategisch im Vorteil – vorausgesetzt, sie ist wirtschaftlich konkurrenzfähig.

Für das laufende Jahr rechnet Hupac mit stabilen Transportmengen in den kontinentalen und maritimen Netzwerken. Im Fokus stehen Kapazitätsmanagement, Qualitätssicherung und die Weiterentwicklung marktorientierter Angebote. „Wir sind überzeugt, dass wir mit einem leistungsfähigen Kombinierten Verkehr einen echten Mehrwert für eine nachhaltige Logistik in Europa schaffen können“, sagte CEO Michail Stahlhut auf der Pressekonferenz. „Der Kombinierte Verkehr bleibt ein Schlüssel für eine nachhaltige Logistik in Europa“, ergänzte Hans-Jörg Bertschi, Präsident des Verwaltungsrats der Hupac-Gruppe. „Damit dieses System funktioniert, braucht es leistungsfähige Infrastrukturen und verlässliche Planung. Die heutige Qualitätserosion gefährdet die Verlagerungsziele. Es ist höchste Zeit, dass Politik, Infrastrukturbetreiber und Wirtschaft gemeinsam an einem stabilen europäischen Schienennetz arbeiten.“

Annika Beyer