

# STAAKE IM HUPAC-VERWALTUNGSRAT



Mit dem Beschluss ihres Parlaments, die Förderung des Kombinierten Verkehrs durch die Alpen bis 2030 zu verlängern und die Beträge gegenüber dem Antrag der Regierung deutlich zu erhöhen, setzt die Schweiz ein klares Signal zugunsten der Verkehrsverlagerung. Der EU-Mobilitätspakt wird hingegen den internationalen Kombinierten Verkehr in Europa schwächen. In der aktuellen Corona-Krise begrüsst Hupac die Massnahmen, die das Bundesamt für Verkehr zur Aufrechterhaltung der intermodalen Verkehrsnetze plant. Trotz COVID-19 schaut das Unternehmen nach vorne: Neu in den Verwaltungsrat wurden Erich Staake und Beni Kunz gewählt, während Michail Stahlhut zum CEO der Hupac Gruppe ernannt wurde.

Die Generalversammlung der Hupac AG fand wegen der COVID-19 Beschränkungen erstmals ohne Präsenz der Aktionäre statt. Über einen Stimmrechtsvertreter genehmigten die Aktionäre eine zufriedenstellende Jahresrechnung 2019. Daneben stärkten sie den Verwaltungsrat mit der Wahl von zwei neuen Mitgliedern. Erich Staake (66), Vorstandsvorsitzender der duisport AG, hat den Standort Duisburg zu einer bedeutenden Plattform für trimodale Logistik in Europa und zu einem wichtigen Hub für Seidenstrassen-Verkehre entwickelt. Seine langjährige, grosse Erfahrung im intermodalen Verkehr – insbesondere über den Landweg von und nach China – werden Hupac in diesem wachsenden Markt neue Impulse geben.

Neu in den Verwaltungsrat der Hupac gewählt wurde auch Beni Kunz (62). Nach 16 Jahren erfolgreicher Führung der Gruppe übergibt er die operative Leitung in jüngere Hände. In seiner neuen Funktion als Executive Board Member wird er Hupac bei strategischen Projekten unterstützen und somit auch die nächsten Jahre massgeblich zur Entwicklung des Unternehmens beitragen.

Ebenso am 12. Juni 2020 ernannte der Verwaltungsrat Michail Stahlhut (52) zum neuen CEO der Hupac Gruppe. Nach seiner zweijährigen Einführungszeit als CEO der Tochtergesellschaft Hupac Intermodal, die die kontinentalen Verkehre der Hupac-Gruppe betreibt, ist er bestens mit dem Geschäft vertraut. „Mit diesem Stabwechsel setzen wir einen wichtigen Schritt für die Zukunft unseres über 50-jährigen Unternehmens“, unterstreicht Verwaltungsratspräsident Hans-Jörg Bertschi.

Die Verlängerung und Aufstockung der Fördermittel schafft eine wichtige Grundlage für die Weiterführung der Verkehrsverlagerung im Alpentransit. Die Betriebsbeiträge an die Operateure des Kombinierten Verkehrs durch die Schweiz sollten ursprünglich per Ende 2023 eingestellt werden. Da jedoch der Ausbau der nördlichen Zulaufstrecken zu den Basistunneln um mindestens ein Jahrzehnt verspätet ist, kann der Kombinierte Verkehr auf dieser Achse die Produktivität, welche für ein kostendeckendes, wettbewerbsfähiges Angebot notwendig ist, noch nicht entfalten.

Anfang Juni hat das Schweizer Parlament entschieden, die Fördermittel bis 2030 weiterzuführen und diese um CHF 385 Millionen aufzustocken. Das ist deutlich mehr als die von der Regierung beantragten CHF 90 Millionen bis 2026. Gegenüber dem heutigen Förderniveau bedeutet das jedoch eine Halbierung der Förderung. Diese Entwicklung wird allen Beteiligten in der KV-Kette weitere Produktivitätssteigerungen abverlangen.

Damit hat das Parlament eine deutlich verlagerungsfreundlichere Lösung verabschiedet als ursprünglich vom Bundesrat vorgesehen. „Ein wichtiges Signal für den Markt“, erläutert Hans-Jörg Bertschi. „Die Schweiz steht konsequent für die Verkehrsverlagerung ein. Das gibt den beteiligten Unternehmen die Sicherheit, dass sich Investitionen in den umweltfreundlichen Kombinierten Verkehr weiterhin lohnen werden.“

Zu den zentralen Rahmenbedingungen des Kombinierten Verkehrs gehört

auch die faire Regelung des Vor- und Nachlaufs auf der Strasse. Seit 1975 ist der internationale Kombinierte Verkehr in der EU mit dem internationalen Strassengüterverkehr gleichgestellt, indem in beiden Fällen nationale Strassen-Kabotage-Regeln nicht anwendbar sind. Mit dem Mobilitätspaket-Kompromiss, das Anfang Juli vom EU-Parlament verabschiedet werden soll, wird der Kombinierte Verkehr gegenüber dem internationalen Strassentransport benachteiligt.

Das Mobilitätspaket wird es Mitgliedsstaaten erlauben, in Zukunft auf den nationalen Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr Kabotage-Regeln anzuwenden. „Das wird den Kombinierten Verkehr in Europa deutlich schwächen und kann den Green Deal gefährden. Die Befreiung des Vor- und Nachlaufs von den Kabotage-Regeln soll verbindlich bleiben, damit eine Benachteiligung des Kombinierten Verkehrs gegenüber der Strasse verhindert werden kann. Wir hoffen, dass die EU-Kommission hier zugunsten des Klima- und Umweltschutzes noch Änderungen vornehmen wird», kommentiert Bertschi.

Als Folge der Corona-Krise erwartet Hupac für das laufende Jahr einen starken Volumeneinbruch. Nach einem positiven ersten Quartal brach die Verkehrsnachfrage im April ein – dies als Folge des europaweiten Lockdowns und der speziellen Situation Italiens, wo sogar die Industrie während drei Wochen stillgelegt wurde. Obwohl sich gegenwärtig eine Erholung abzeichnet, werden die Verkehrsverluste der Hupac bis Ende Jahr gravierend sein.

Hupac ist gut aufgestellt für die Corona-Krise. Die eingeleiteten Sicherheitsmassnahmen in den Terminals und die Umstellung auf Homeoffice haben es dem Unternehmen ermöglicht, die operative Tätigkeit in der Krise bruchlos weiterzuführen. Daneben sind die starke Finanzlage und die getroffenen zusätzlichen Massnahmen zur Erhöhung der Liquidität der Hupac Gruppe entscheidende Voraussetzungen für ein erfolgreiches, krisenresistentes Logistikangebot.

Trotz dieser Vorkehrungen hat der pandemiebedingte Verkehrseinbruch gerade im Italien-Verkehr erhebliche Auswirkungen auf das Netzwerk der Hupac und der anderen Operateure. Durch die geringere Nachfrage sinkt die Auslastung der Züge, und Abfahrten müssen gestrichen werden. Der Ausfall für Operateure im Kombinierten Verkehr durch die Schweiz wird die Handlungsfähigkeit der Akteure in Zukunft deutlich beeinträchtigen.

Die entstehenden Defizite können die Akteure des Kombinierten Verkehrs kaum aus eigener Kraft stemmen, sagt Hans-Jörg Bertschi: „Ohne entsprechende Gegenmassnahmen riskieren wir, dass die Verkehrsverlagerung um Jahre zurückgeworfen wird“. Hupac begrüsst daher die Initiative der Schweizer Parlaments, einen Teil der COVID-19-verursachten Verluste im öffentlichen Verkehr zu kompensieren, damit das Angebot für die Nach-Krisenzeit erhalten wird. „Die Verlagerungspolitik der Schweiz mit NEAT und 4-Meter-Korridor ist ein Generationenprojekt“, so Bertschi. „Die angedachten Massnahmen tragen dazu bei, dass die Unternehmen des Kombinierten Verkehrs ihr Angebot in der Krise aufrechterhalten und somit auch künftig die Verkehrsverlagerung im Alpentransit realisieren können.“

Massnahmen zur Unterstützung des umweltfreundlichen Schienengüterverkehrs wurden auch von Italien, Deutschland und Österreich ergriffen. „In einigen Fällen ist das leider nur ein Tropfen auf den heissen Stein“, warnt Michail Stahlhut, CEO der Hupac. „Ohne teilweise Kompensationen sind die Operateure des Kombinierten Verkehrs gezwungen, ihr Angebot zu reduzieren, was eine gefährliche Abwärtsspirale in der Verkehrsverlagerung auslösen würde.“

In einer Langfristbetrachtung dagegen hat der Kombinierte Verkehr beste Karten, um zum Erfolg des europäischen Green Deals beizutragen. Allein im Netzwerk der Hupac Gruppe wurden 2019 – bei einem Transportvolumen von über einer Million Strassensendungen – rund 1,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> im Vergleich zum reinen Strassentransport eingespart.

Zentrale Voraussetzung für den Erfolg des Kombinierten Verkehrs ist der Ausbau der Bahninfrastruktur auf Zuglänge 750 Meter und Profil P400. Wie wichtig eine grosszügige Dimensionierung der Bahnkapazität ist, hat sich in der Corona-Krise gezeigt: „Während der krisenbedingten Ausdünnung des Personenverkehrs konnten unsere Züge endlich wieder mit guten Pünktlichkeitswerten verkehren“, so Stahlhut.

Hupac ist der führende Netzbetreiber im intermodalen Verkehr Europas. Das Angebot umfasst 150 Züge täglich mit Verbindungen zwischen den grossen europäischen Wirtschaftsräumen und bis nach Russland und Fernost. Die Hupac AG wurde 1967 in Chiasso/Schweiz gegründet. Die Hupac Gruppe besteht aus 22 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, in Italien, Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Polen, Russland und China. Das Unternehmen beschäftigt 540 Mitarbeitende auf Vollzeit-

basis, verfügt über 7.300 Wagenmodule und betreibt effiziente Terminals an wichtigen europäischen Standorten.

Der Geschäftsbericht 2019 der Hupac Gruppe ist online [hier](#) abrufbar

Quelle: Hupac,