



The power of intermodality.

Bilanz-Medienkonferenz der Hupac Gruppe

Willkommen!

Zürich, 28.5.2024





Bilanz-Medienkonferenz

- 1. Geschäftsjahr 2023 und Rahmenbedingungen**
2. Finanzielles Ergebnis und Personalentwicklung
3. Betriebliche Entwicklung und Ausblick
4. Verkehrspolitische Forderungen
5. Fragen, Diskussion

Hans-Jörg Bertschi

Benedetta Masciari

Michail Stahlhut

Hans-Jörg Bertschi

Hupac Gruppe

2023 in Zahlen



975.000 Strassensendungen
auf die Schiene verlagert



1,4 Mio. Tonnen CO₂
im Netzwerk eingespart



130 Züge pro Tag
im Netzwerk der Hupac Gruppe



12 Terminals
betrieben von der Hupac Gruppe



20 Bahnpartner
ausgewählt für spezifische Relationen



8.500 Wagenmodule
komplett lärmarm



700 MitarbeiterInnen
Vollzeitstellen



CHF 648,1 Mio. Jahresumsatz
EUR 667,0 Mio.

CHF -6,2 Mio. Jahresergebnis
EUR -6,4 Mio.



Geschäftsjahr 2023

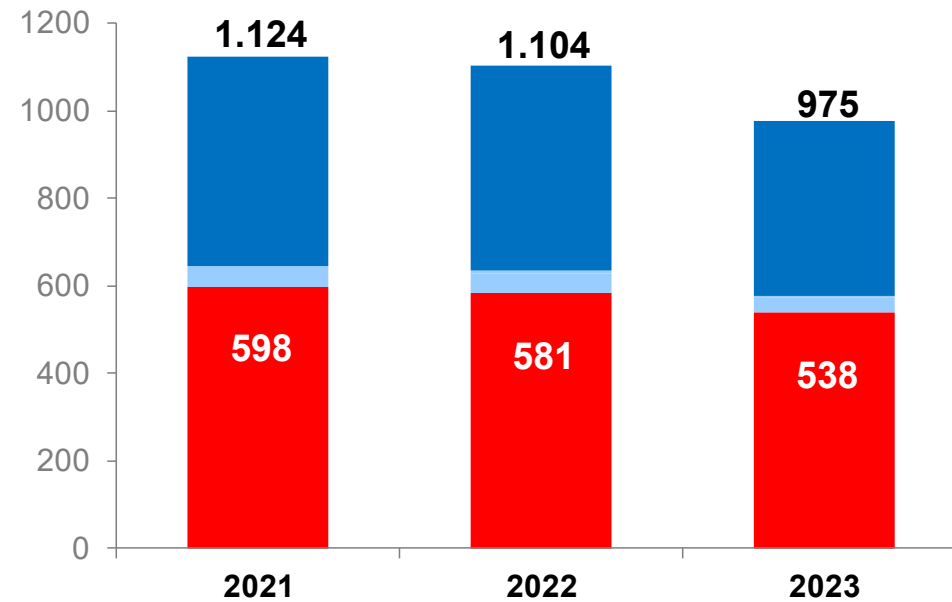
	Mio. CHF	2023/2022
Konzernumsatz	648,1	-3,1%
Jahresergebnis	-6,2	n/a
EBITDA	43,6	-31,2%
Investitionen	35,9	-57,4





Verkehrsentwicklung 2023

Strassensendungen in 1000



Gesamtverkehr
2023/2022 -11,7%
2023/2021 -13,2%

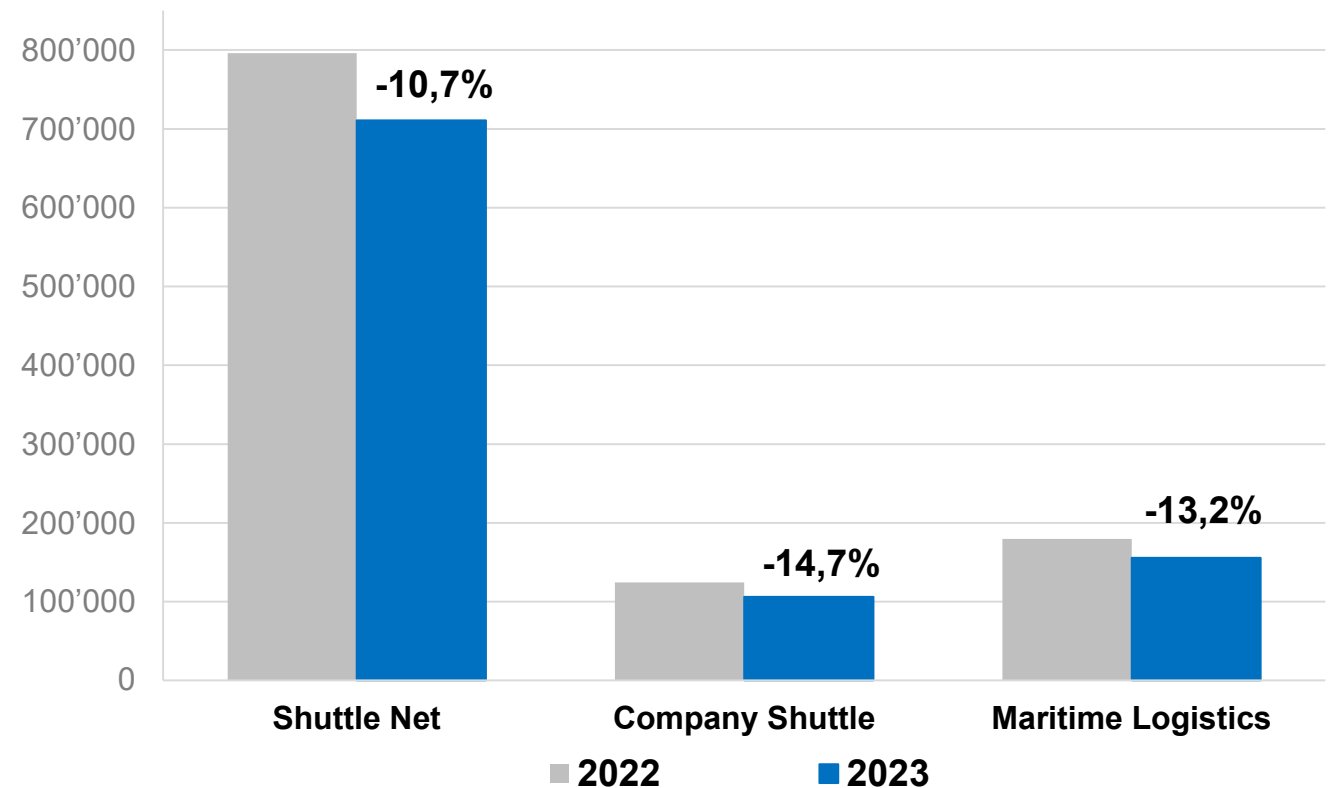
Transalpin via CH
2023/2022 -7,6%
2023/2021 -10,0%

- Transalpin via CH
- Transalpin via A + F
- Nicht-transalpin



Entwicklung der Business Units Shuttle Net, Company Shuttle & Maritime Logistics

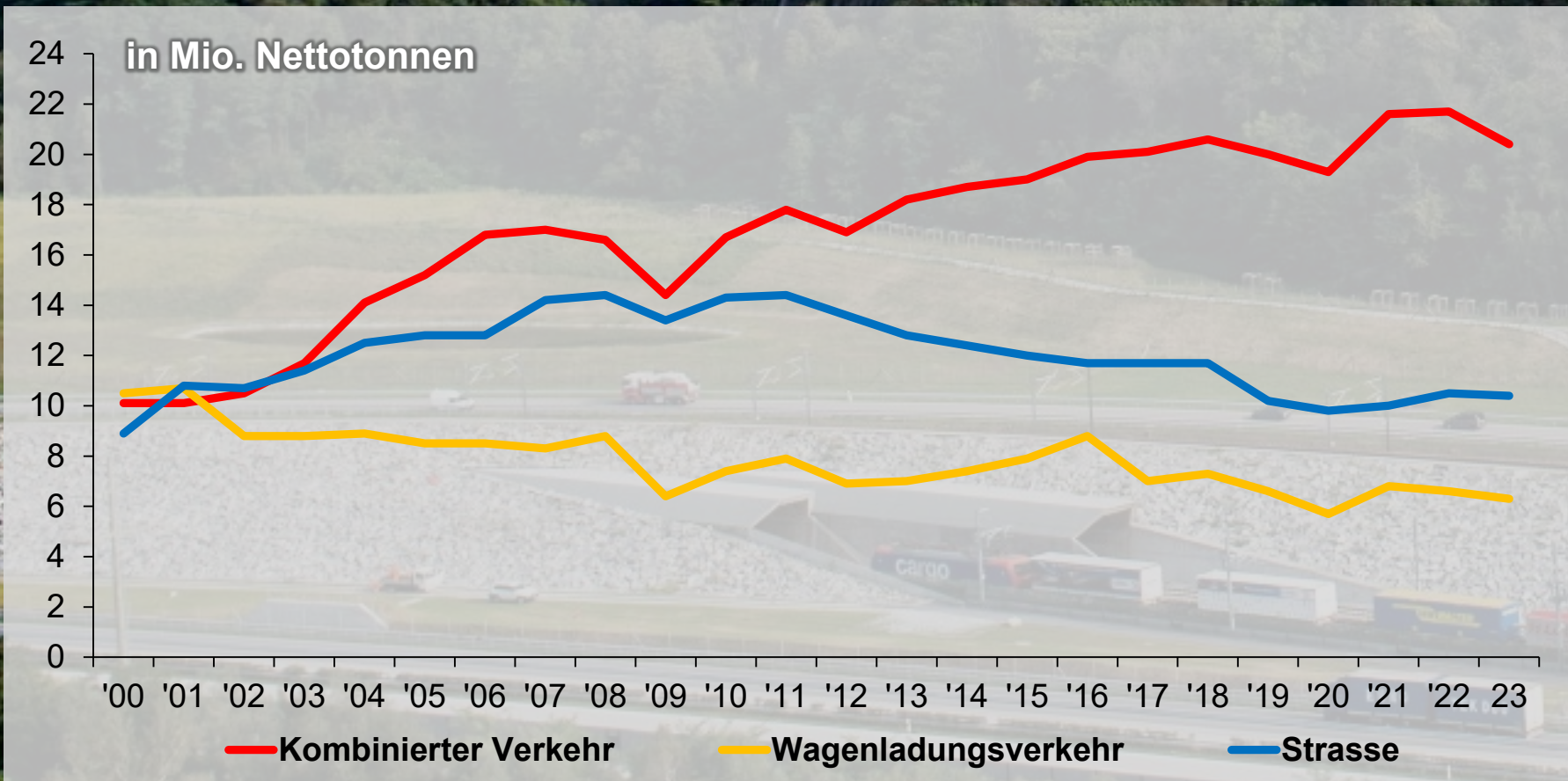
Strassensendungen



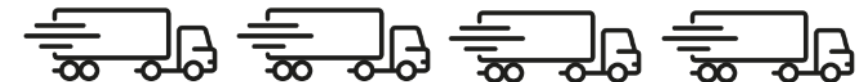
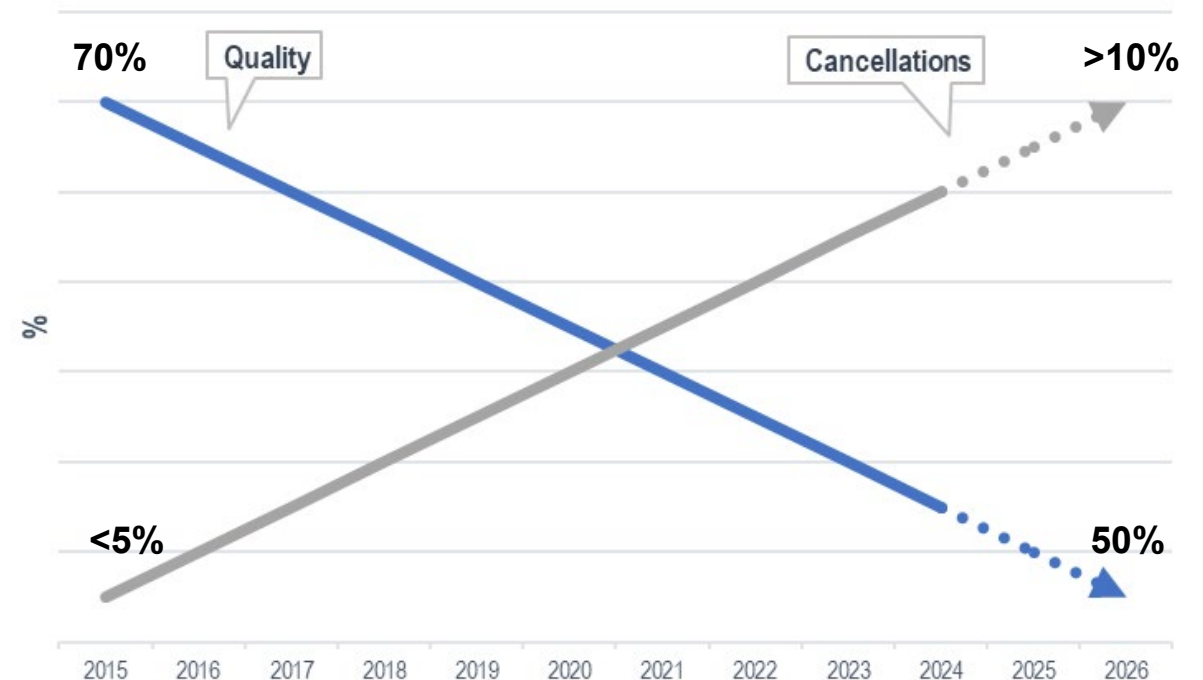
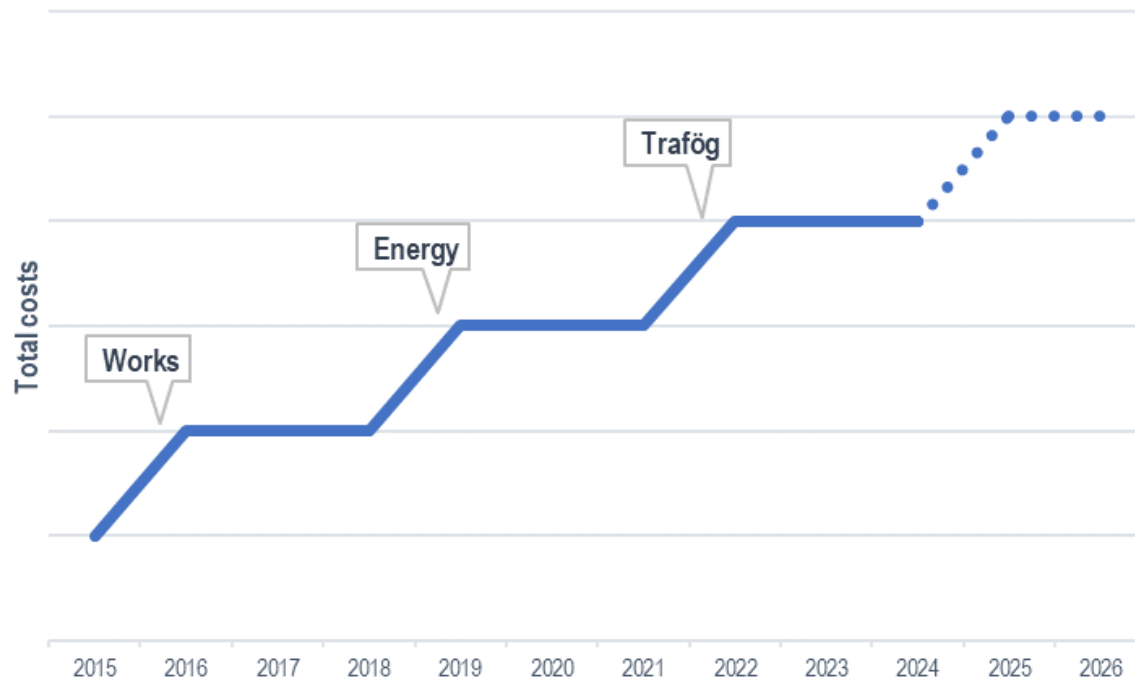
Droht Transit-Rückverlagerung auf die Strasse?

Negative Effekte durch Energiekrise und Performance

2023: Strasse -1,4%, UKV -7,1%



Steigende Bahnkosten führen bei den bestehenden Performanceproblemen zu Rückverlagerungen auf die Strasse.



Investitionen in Terminals: Kapazität bis 1,5 Mio. Ladeeinheiten





Bilanz-Medienkonferenz

1. Geschäftsjahr 2023 und Rahmenbedingungen
2. **Finanzielles Ergebnis und Personalentwicklung**
3. Betriebliche Entwicklung und Ausblick
4. Verkehrspolitische Forderungen
5. Fragen, Diskussion

Hans-Jörg Bertschi

Benedetta Masciari

Michail Stahlhut

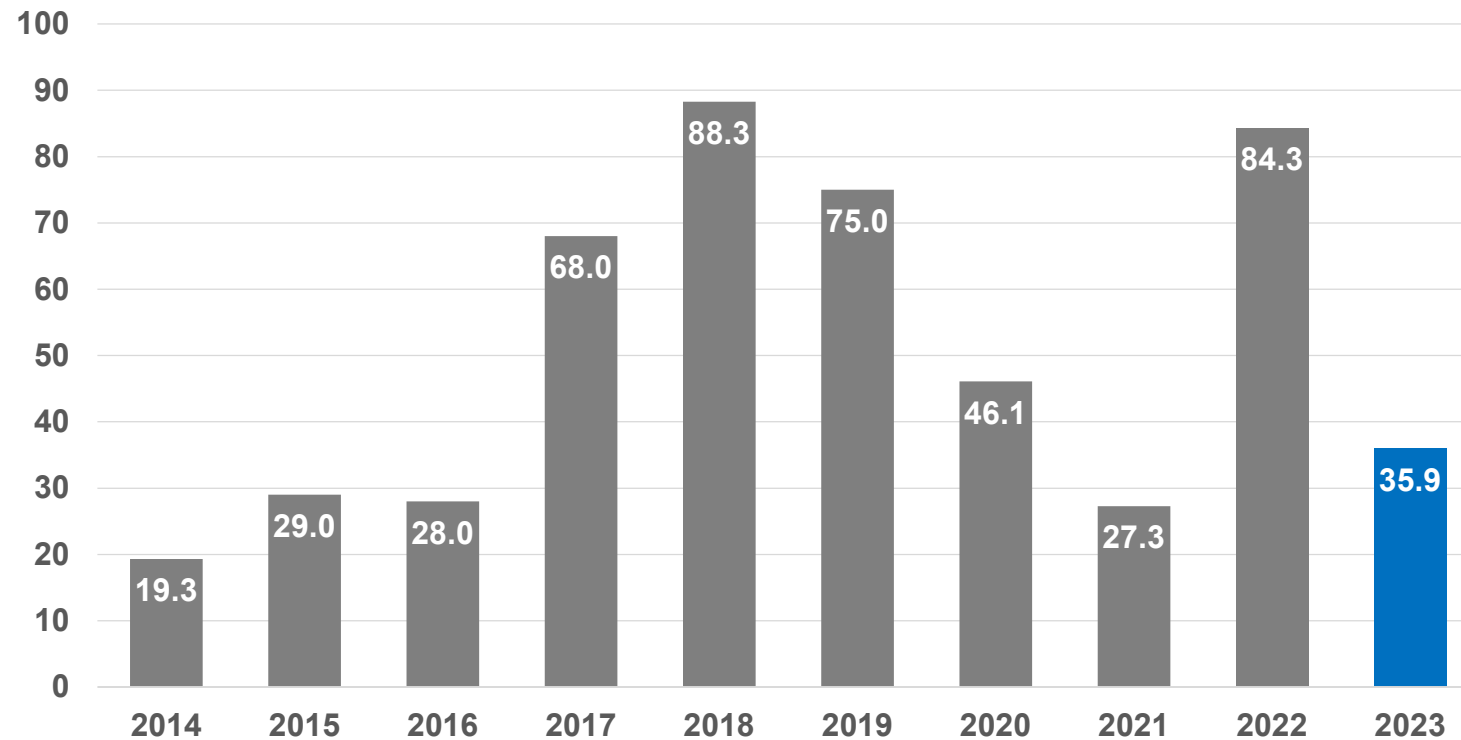
Hans-Jörg Bertschi

Finanzkennzahlen der Hupac Gruppe 2019-2023

Mio. CHF	2019	2020	2021	2022	2023	Veränderung gegenüber Vorjahr
Umsatz	611,1	596,8	682,5	668,5	648,1	-3,1%
Bruttogewinn	123,6	111,3	151,8	134,7	125,8	-6,7%
EBITDA	55,4	53,1	64,6	63,4	43,6	-31,2%
Jahresergebnis	5,1	-2,5	12,4	7,6	-6,2	n/a

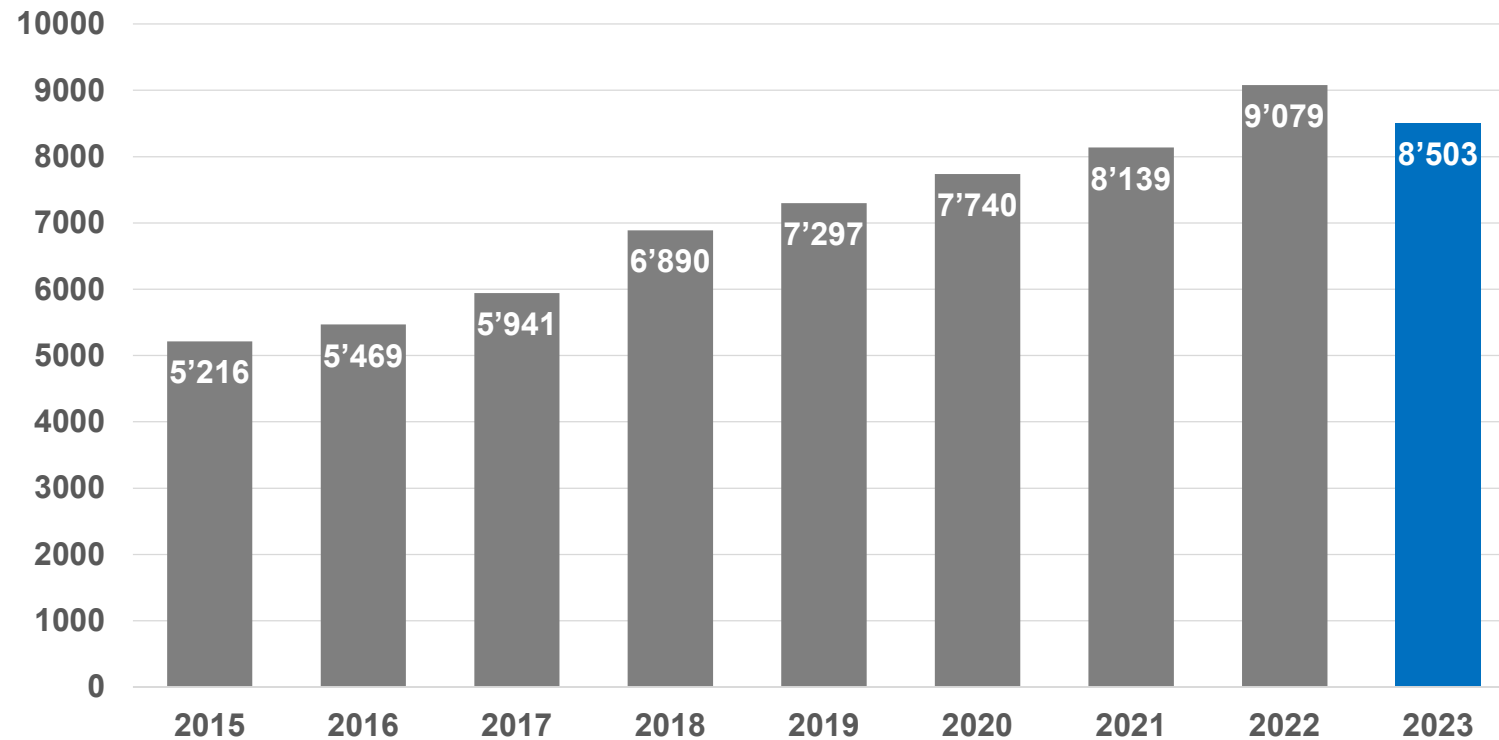
Hohe Investitionen der Hupac Gruppe – CHF 501 Mio. seit 2014

Mio. CHF



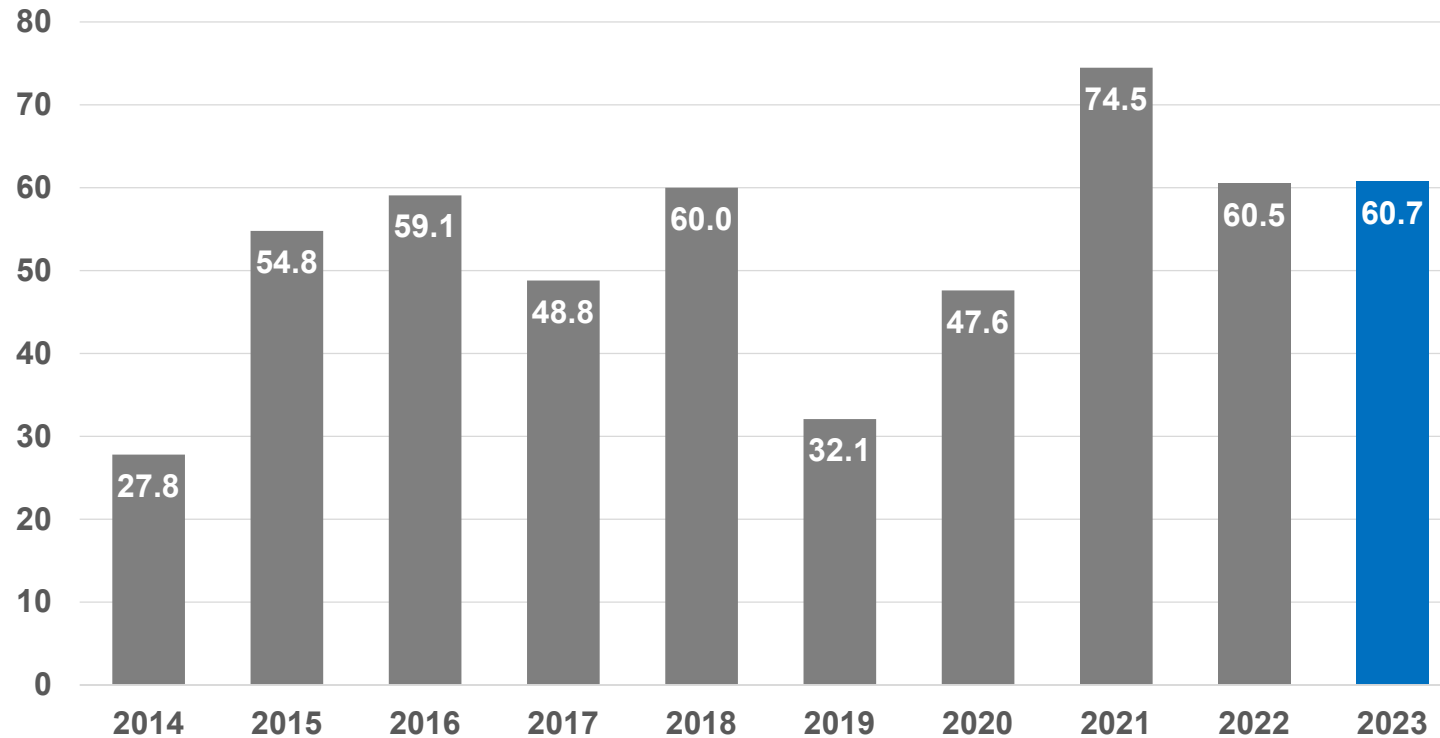
Rollmaterial der Hupac Gruppe – 8.500 Wagenmodule

Wagenmodule



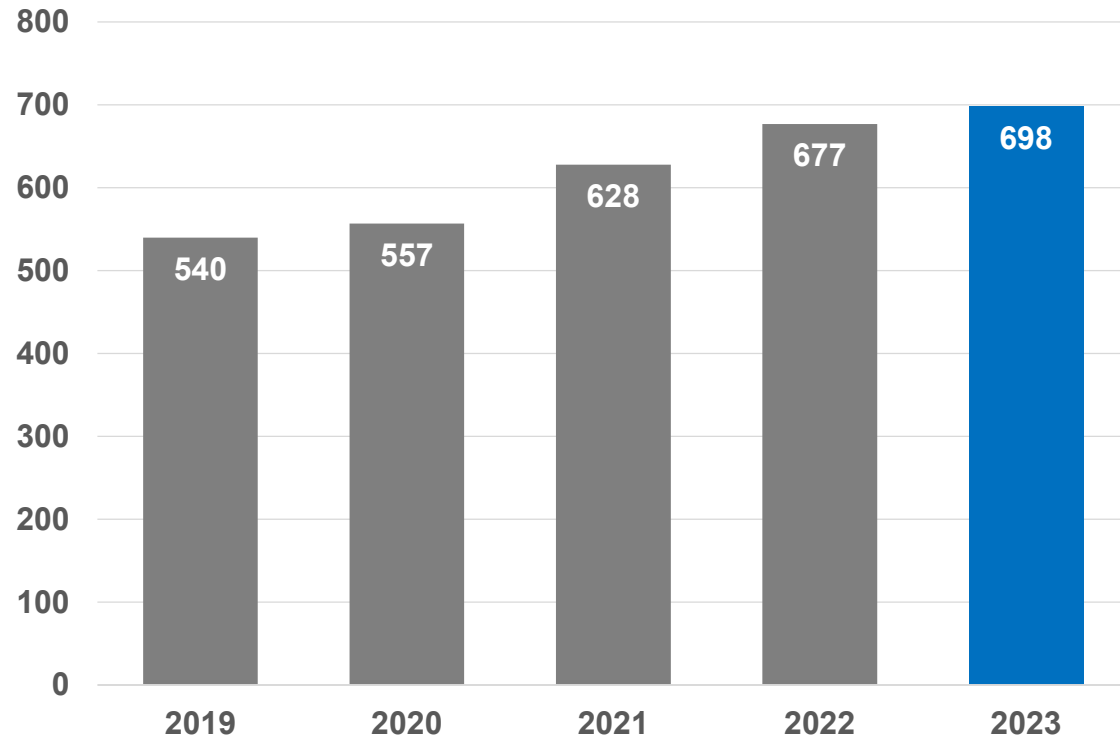
Operativer Cash flow der Hupac Gruppe – CHF 526 Mio. seit 2014

Mio. CHF



Wachsende Mitarbeiterzahl – Stärkung des Terminal-Footprints

Vollzeitstellen



2023: + 27 neue Mitarbeitende
durch Übernahme des Betriebs im Terminal Köln Nord

Moving together. Gemeinsam für eine nachhaltige Zukunft



Gesellschaft

Verkehrsverlagerung 538.000 Lkw im Alpentransit CH

Umwelt

CO₂-Einsparung 1,4 Mio. Tonnen

Energie-Einsparung 15,5 Mia. Megajoule

Leise Güterwagen 100% lärmarme Wagenflotte
10% zusätzlich mit Scheibenbremse

Mitarbeitende

Vollzeitstellen 698 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen

Diversität 26 Nationalitäten
20% Frauen, im Range von 9 bis 50%

Arbeitsunfallquote 3%

Krankenstand 3,8%



Bilanz-Medienkonferenz

1. Geschäftsjahr 2023 und Rahmenbedingungen
2. Finanzielles Ergebnis und Personalentwicklung
- 3. Betriebliche Entwicklung und Ausblick**
4. Verkehrspolitische Forderungen
5. Fragen, Diskussion

Hans-Jörg Bertschi

Benedetta Masciari

Michail Stahlhut

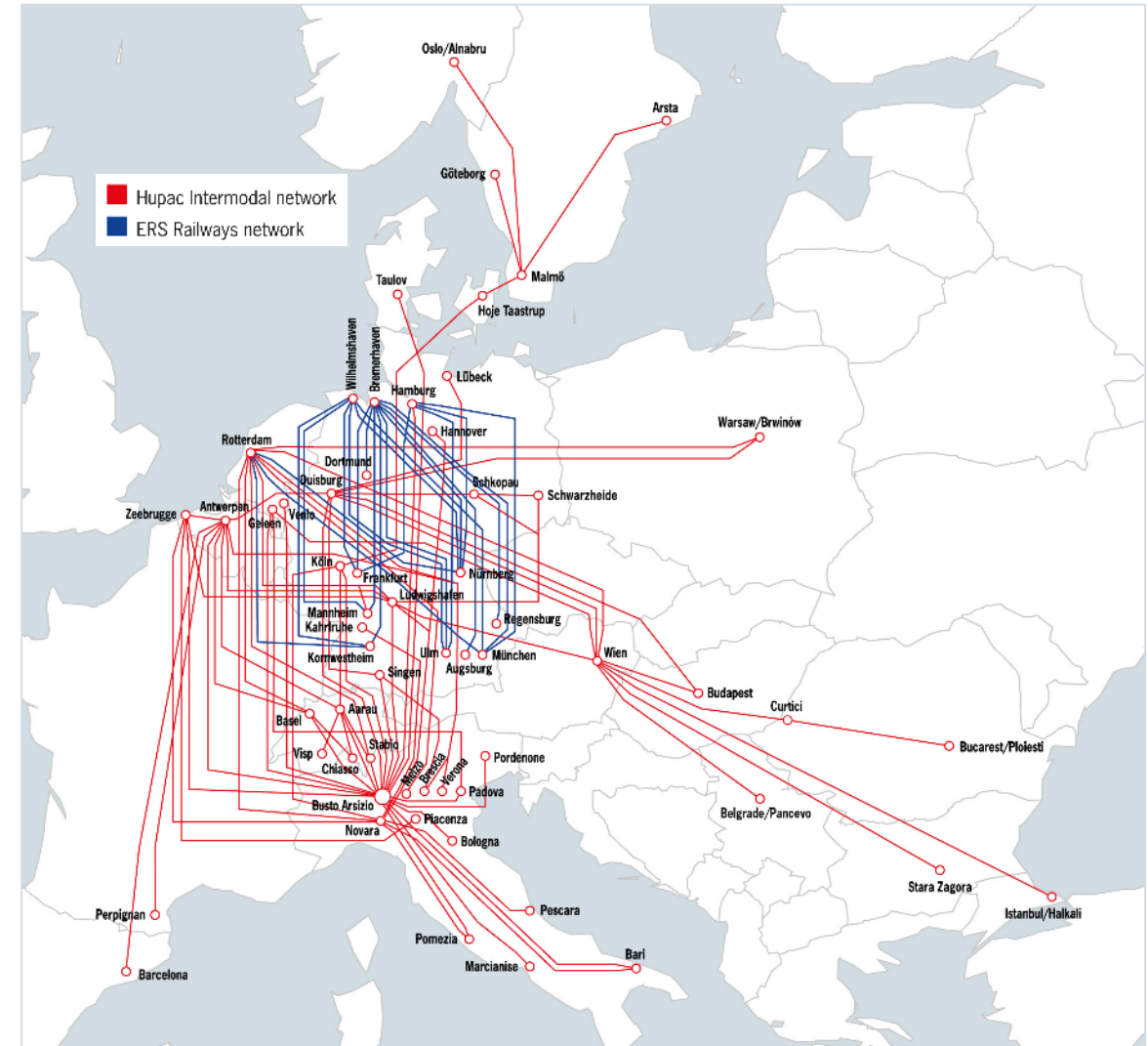
Hans-Jörg Bertschi

Netzwerk der Hupac Gruppe – robust in der Krise

Krisenplan THOR

- > Start Januar 2023
- > Positive Effekte nach 3 Monaten
- > Stabiler Erfolg nach 12 Monaten

- 1) Verbessertes Kapazitätsmanagement
- 2) Netzwerkkonsolidierung
- 3) Stopp von kritischen Produkten
- 4) Preisverhandlungen mit den Bahnen
- 5) Rückgabe von Mietwagen
- 6) Overheadanpassungen, Einstellungsstopp



Störungen sind Wegbegleiter von Operations

Frequent disturbances on the Hupac train lines (until w52)



**> 1000 Störungen
pro Jahr**



01.01.2023 – 29.12.2023

TOTAL EVENTS 2023 → 1108

PERSONAL ACCIDENT → Total 2023: 130

Germany → 78	Italy → 24
Switzerland → 12	Netherlands → 7
Belgium → 5	Poland → 1
France → 2	Austria → 1

INFRASTRUCTURAL PROBLEMS → Total 2023: 139

Germany → 78	Italy → 33
Switzerland → 10	Netherlands → 11
Belgium → 3	Austria → 2
Hungary → 1	France → 1

TERMINAL PROBLEMS → Total 2023: 210

Germany → 91	Italy → 64
Switzerland → 10	Netherlands → 29
Belgium → 10	Austria → 2
Spain → 2	France → 2

SIGNAL PROBLEMS → Total 2023: 186

Germany → 110	Italy → 37
Switzerland → 17	Netherlands → 10
Belgium → 3	France → 4
Denmark → 2	Poland → 1
Croatia → 1	Hungary → 1

BAD WEATHER → Total 2023: 40

Germany → 16
Switzerland → 1
Belgium → 5
Serbia → 1

OTHER MOTIVATIONS: Total 2023: 403

Germany → 165	Italy → 71
Switzerland → 74	Netherlands → 29
Belgium → 35	Austria → 4
France → 21	Luxembourg → 1
Sweden → 1	Serbia → 2

Unsere Antworten

Reservevorhaltung

- > Loks & Fahrer
- > Wagensets
- > Starkes Dispo-Team

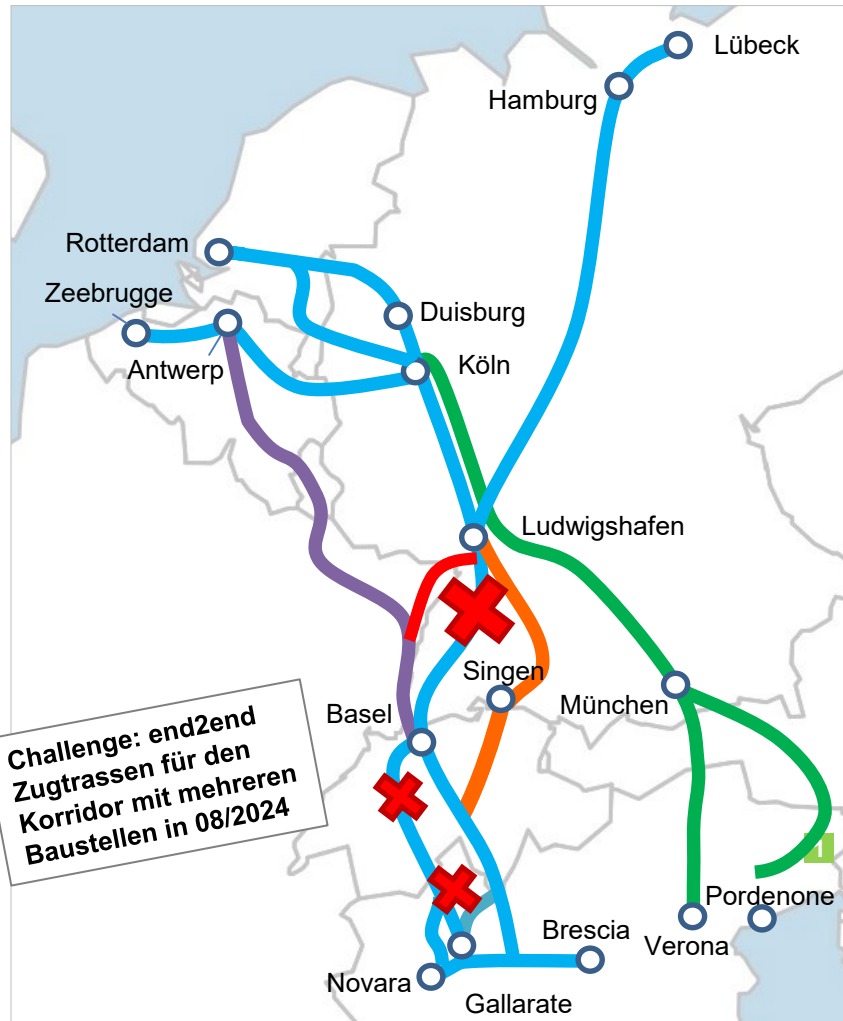
Flexibilität

- > DXI IT-Plattform
- > ETA-ETP
- > Bypasse & alternative Streckenführung
- > Geeignete Bahnpartner

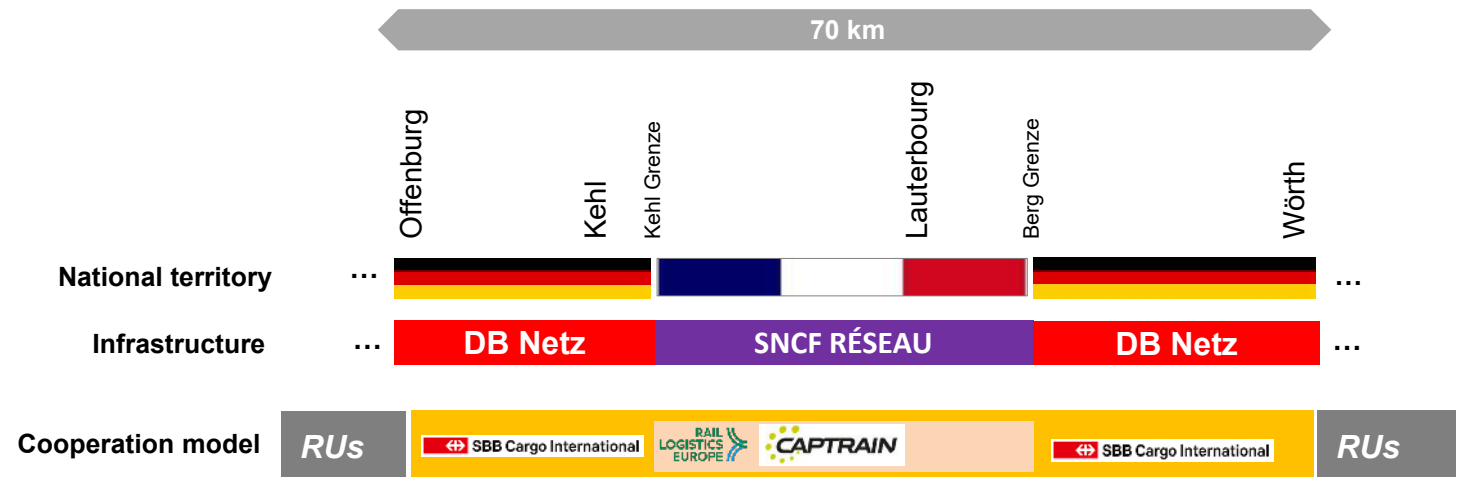
Produktivität

- > Längere Züge
- > Schwerere Züge
- > Terminals: Öffnungszeiten und Performance

Hupac entwickelt innovative Lösungen für Kapazität und Stabilität bei Sperrungen im August 2024

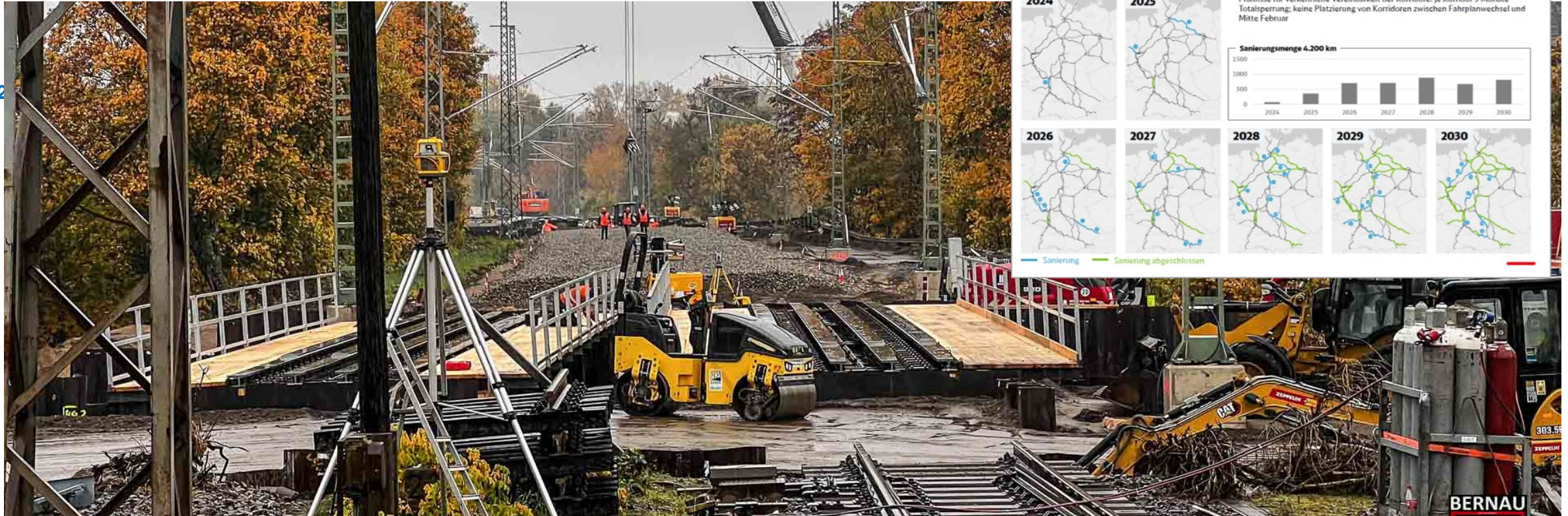


Sektorinitiative: Diesel-Shuttle via Frankreich während Rastatt-Sperre



Generalsanierung Deutschland 2024-2030: Bewertung des Logistik-Impacts

- > Forderung DB InfraGO: Sicherstellung der maximalen Umleiterkapazität
- > Forderung Bundesregierung Deutschland: Kompensation der Baunebenkosten/Betriebserschwererniskosten
- > Konzept für EU-Regulierung 2024-2029: Baustellenkoordination und Kompensationen als Teil des Infra-Invests



Impact Kapazität: reduziertes Transportangebot für 5 Monate je Korridor

DB InfraGO hat die Verkehrskonzepte für den Güterverkehr während der Korridorsanierungen 2026 detailliert beschrieben.

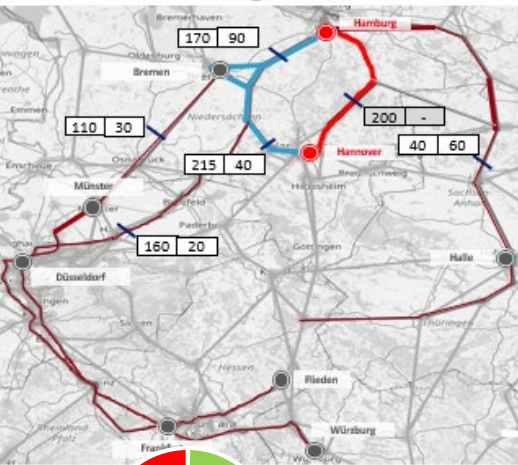
Von 99.000 Regelzügen können 84.000 Züge auf Umleiterstrecken verkehren. Dies entspricht einem Kapazitätsverlust von 15 %, mit Spitzen bis zu 35 % auf einzelnen Korridoren.

Die Umleiterstrecken weisen in vielen Fällen geringere Leistungsparameter auf als die Regelstrecken. Durch reduzierte Zuglängen, Lichtraumprofile und Lastbeschränkungen entsteht ein zusätzlicher Ladekapazitätsverlust von 0-20 % je nach Korridor.

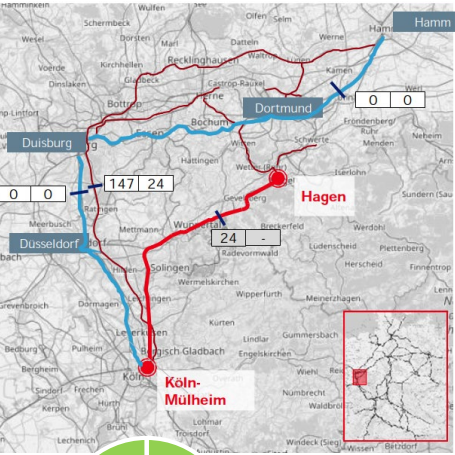
Insgesamt steht dem Logistikmarkt eine Transportkapazität von 52-100 % je nach Korridor zur Verfügung.

NB Bei Streckensperrungen mit einem Verlust von Ladekapazität > 80% sollten alternative Lösungen gefunden werden.

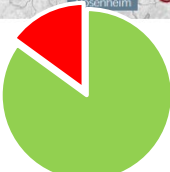
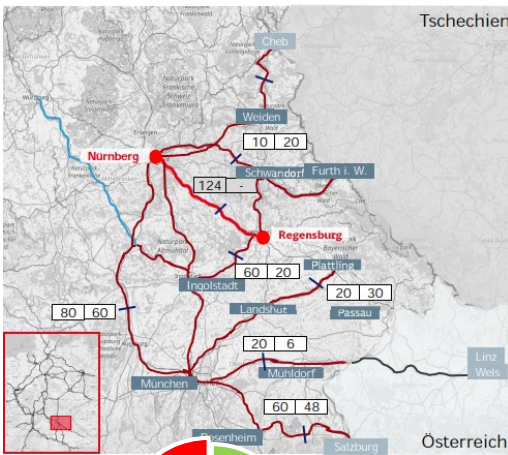
Hamburg-Hannover



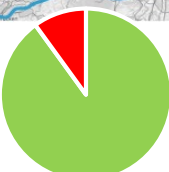
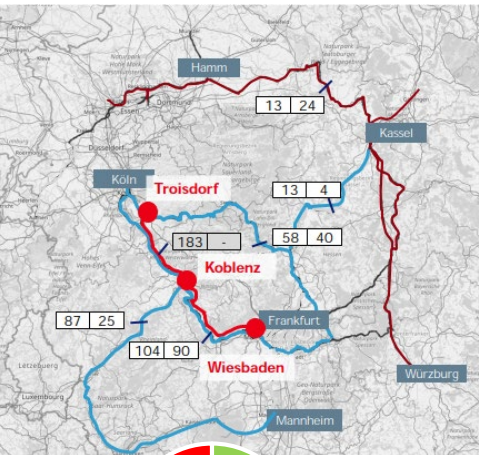
Hagen-Köln



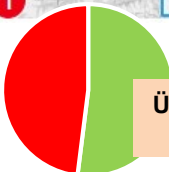
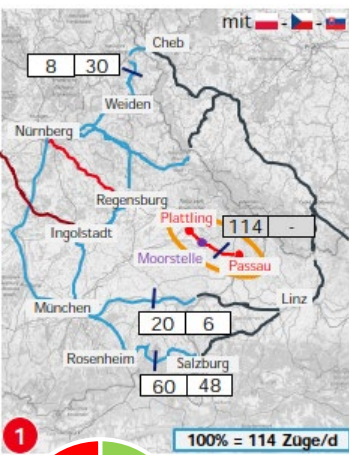
Nürnberg-Regensburg



Troisdorf-Koblenz-Wiesb.



Plattling-Passau



Überarbeitung im Dialog

Impact Kosten: Kompensations-Forderung für Umleiter-Kosten bei Totalsperrungen während der Generalsanierung

Mehrkosten für den Betrieb auf Umleiterstrecken

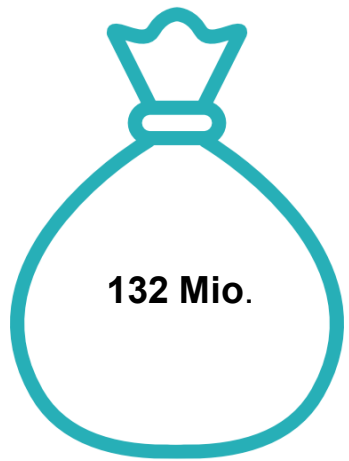
Bei den 84.000 Umleiterzügen fallen 8,2 Mio. Mehrkilometer an. Es entstehen Mehrkosten von **EUR 132 Mio.** für Bahnunternehmen und Wagennutzer.

Gap Deckungsbeitrag wegen Zugausfall

Für 15.000 Züge gibt es keine Umleiterkapazität. Die ungedeckten Fixkosten für die Züge belaufen sich auf **EUR 60 Mio.**

Gap Deckungsbeitrag wegen Leistungsparameter

Kürzere und leichtere Züge bedeutet weniger Payload pro Zug. Die 84.000 Umleiterzüge weisen ein Kapazitätsgap von 13% (gewichtet) auf. Es entsteht ein Gap des Deckungsbeitrags bezogen auf die Fixkosten von **EUR 44 Mio.**



Mehrkosten für
Mehr-km



Ungedeckte
Fixkosten
für Zugausfälle



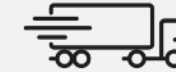
Gap Deckungsbeitrag
durch reduzierte
Parameter

Primär
betroffen



OPERATEUR

Sekundär
betroffen



Ein angemessener Nachteilsausgleich ermöglicht es, auch durch die Generalsanierung wirtschaftlich unattraktiv gewordene Transporte weiter abzuwickeln und somit Verkehrsvolumen auf der Schiene zu halten.

Forderung EU-Regulierung 2024-2029

- > Effizientes Baustellenmanagement
- > Kompensation bei Sperrungen

Zahlreiche weitere Kosten sind NICHT berücksichtigt:

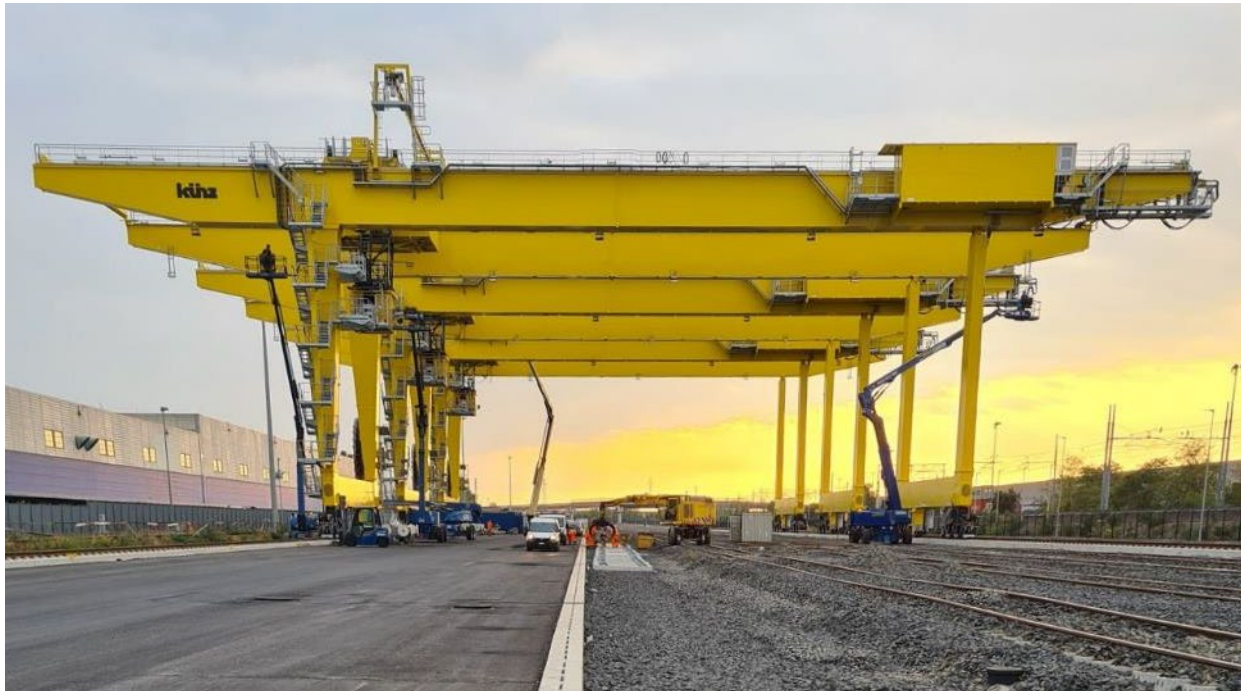
- > Zusätzlicher Aufwand für Neustreckenbefahrung
- > Aufwand für Dieseltraktion und Kopfmachen
- > Unterschiedliche Preisbedingungen und Impacts im Ausland
- > Abstellgebühren für ungenutzte Ressourcen
- > Mehrkosten für Terminalleistungen
- > Operative Zusatzkosten durch Verkehr auf überlasteten Strecken (Stornierungsentgelte, Bonus/Malus, Zerschlagung der Vertaktung usw.)

Terminal Duisburg DGT: Inbetriebnahme Q3 2024



Terminalbetreiber	Duisburg Gateway Terminal GmbH
Partner	> Duisburger Hafen AG, Duisburg > Hupac AG, Chiasso (26%) > HTS Intermodaal BV, Gorinchem/NL > PSA, Antwerpen
Fläche	240.000 m²
Kräne	6 Portalkräne
Umschlaggleise	12 x 730 m
Max. Kapazität	540.000 TEU pro Jahr
Inbetriebnahme	Q3 2024

Terminalerweiterung Piacenza: Inbetriebnahme Q1 2025



Auftraggeber	Centro Intermodale, Piacenza (100% Hupac AG)
Terminalbetreiber	Terminal Piacenza Intermodale Srl (100% Hupac AG)
Fläche	96.000 m²
Kräne	3 Portalkräne
Umschlaggleise	5 x 750 m
Max. Kapazität	11 Zugpaare pro Tag
Inbetriebnahme	Q1 2025

Führend in digitaler Innovation: Transparenz und Produktivität entlang der intermodalen Wertschöpfungskette



Kundenplattform



Supply-Chain-Informationssystem



Supply-Chain-Informationssystem



Train Radar



Datenintegration



Estimated Time of Arrival/Pick-up



Kapazitätsmanagement



Intelligente Wagen mit Sensoren



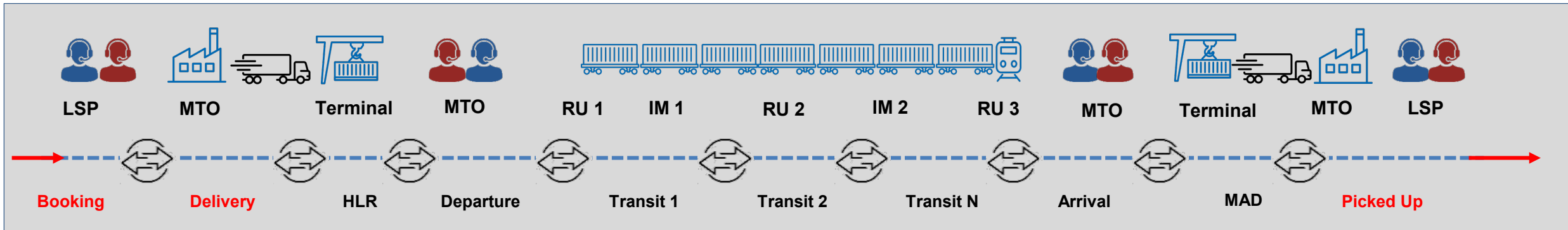
OCR Terminal-Automation



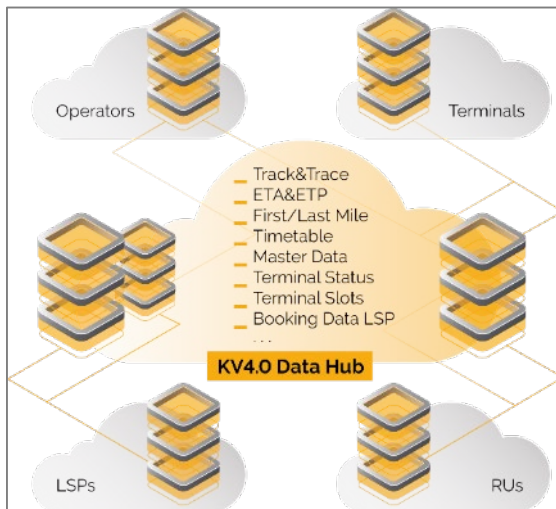
Mobile Services für Fahrer

Schnittstellen überwinden, gemeinsame Sprache nutzen

Digitale Lösungen für Visibilität und Produktivität im KV



Maschine-zu-Maschine: Datenaustausch mit DXI



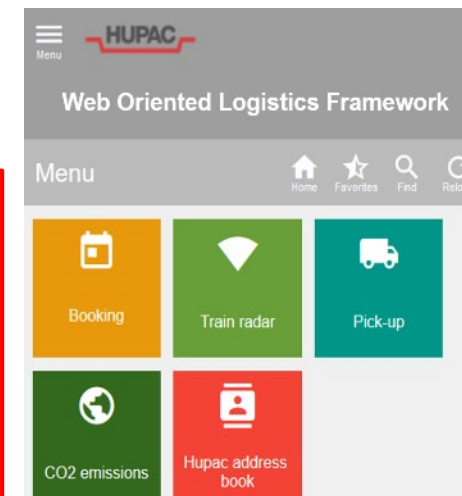
www.dx-intermodal.com



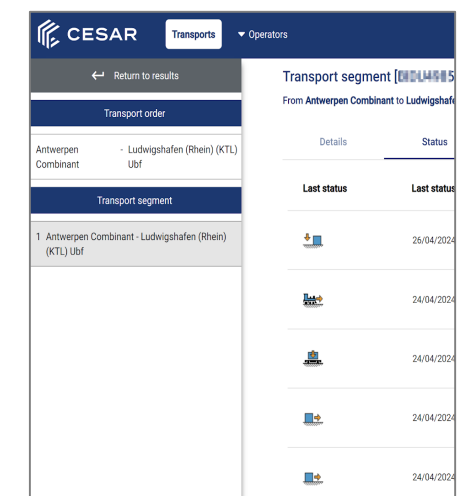
- > Alle Daten aus einer Hand
- > Standard-Schnittstellensprache EDIGES
- > Estimated Time of Arrival & Pick-up

- ! Entlastung für Planung & Disposition
- ! Produktivität & Wettbewerbsfähigkeit

WOLF, webbasierte Kundenplattform



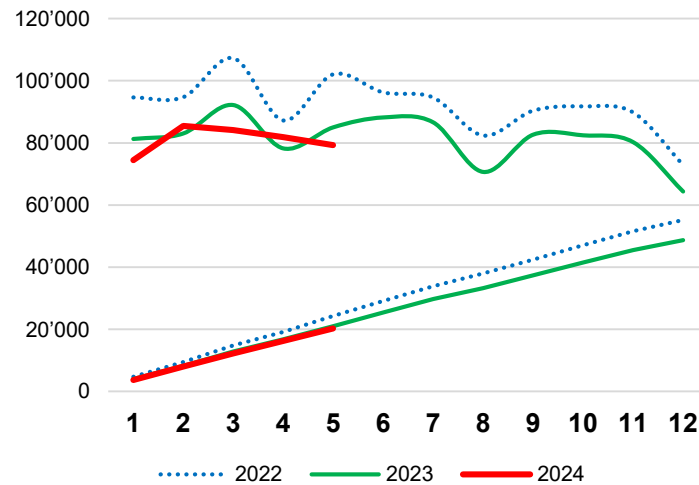
CESAR, webbasiertes Branchen-Track&Trace



Ausblick 2024

Gesamt

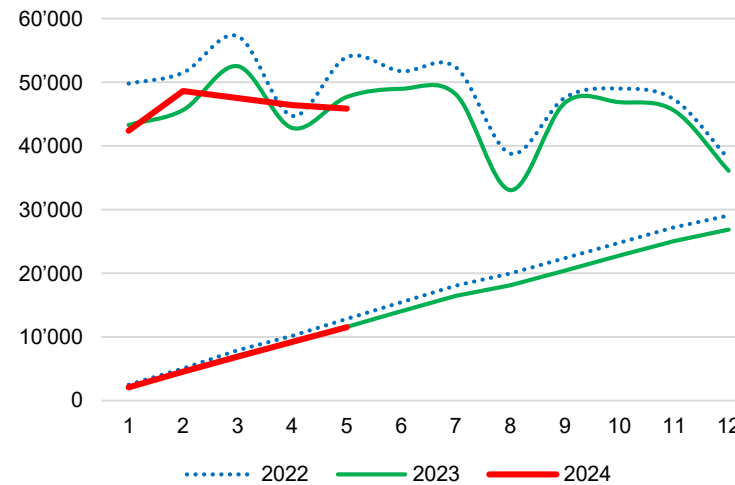
Strassensendungen



Jan-Mai 2024/2023: -3,4%

Transalpin via Schweiz

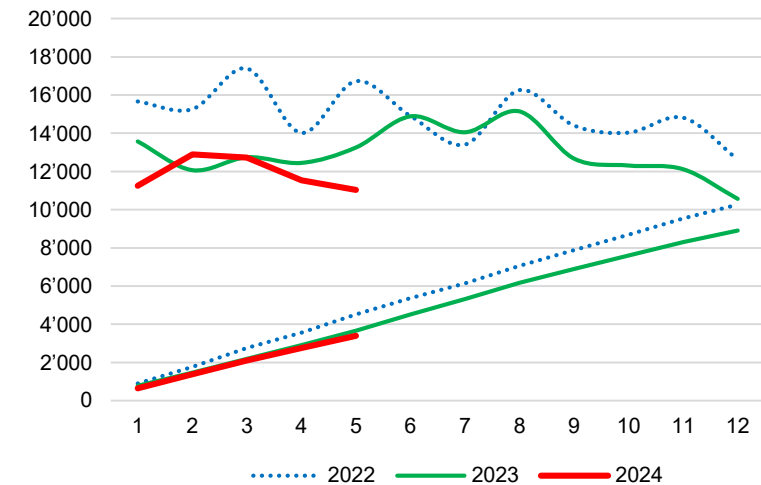
Strassensendungen



Jan-Mai 2024/2023: -0,5%

Maritim ERS

Strassensendungen



Jan-Mai 2024/2023: -7,2%



Bilanz-Medienkonferenz

1. Geschäftsjahr 2023 und Rahmenbedingungen
2. Finanzielles Ergebnis und Personalentwicklung
3. Betriebliche Entwicklung und Ausblick
4. Verkehrspolitische Forderungen
5. Fragen, Diskussion

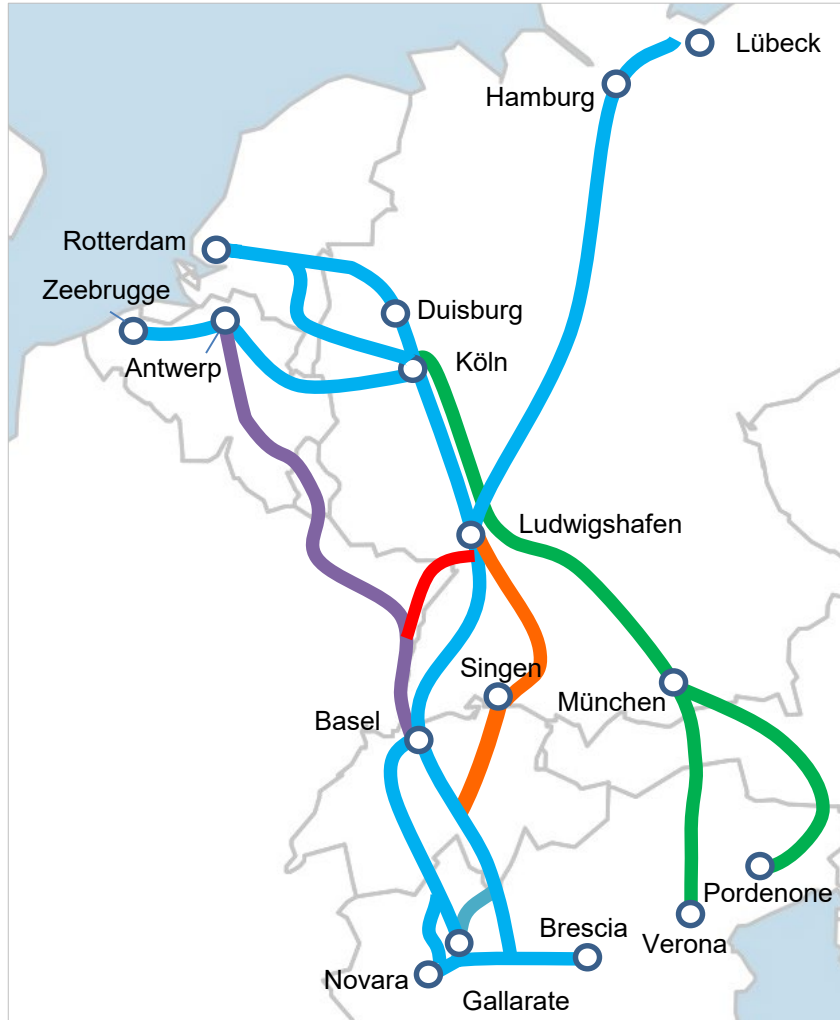
Hans-Jörg Bertschi

Benedetta Masciari

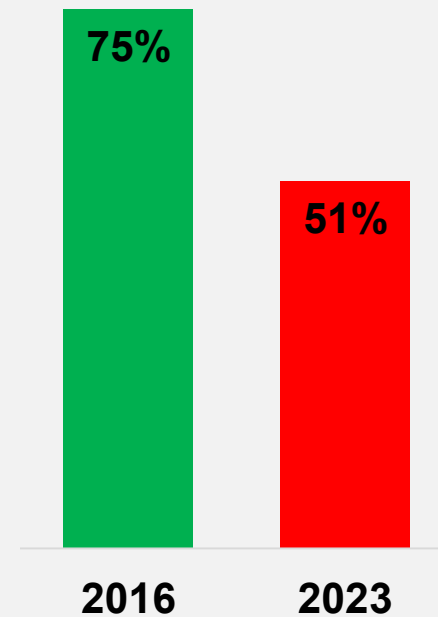
Michail Stahlhut

Hans-Jörg Bertschi

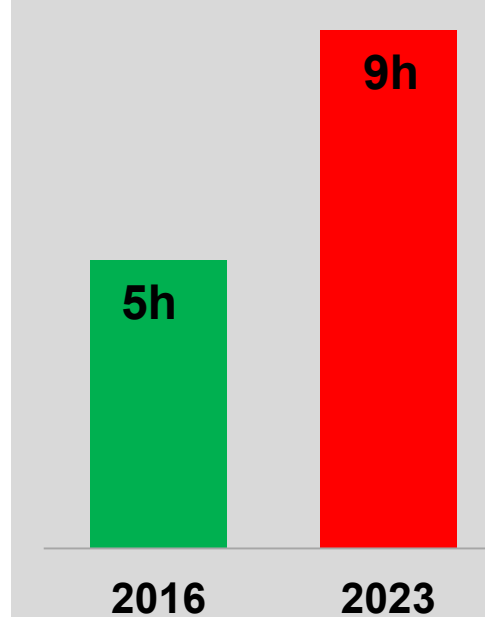
Stabilität auf dem Nord-Süd Korridor ist Voraussetzung für Performance & Verkehrsverlagerung



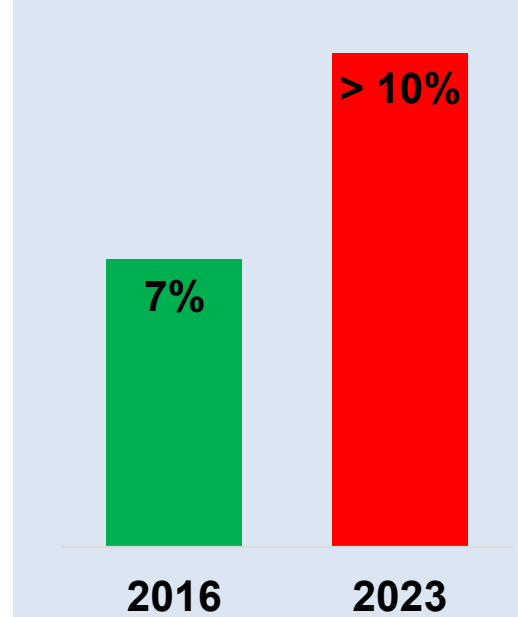
Pünktlichkeit der transalpinen Hupac-Züge (Verspätung <1h)



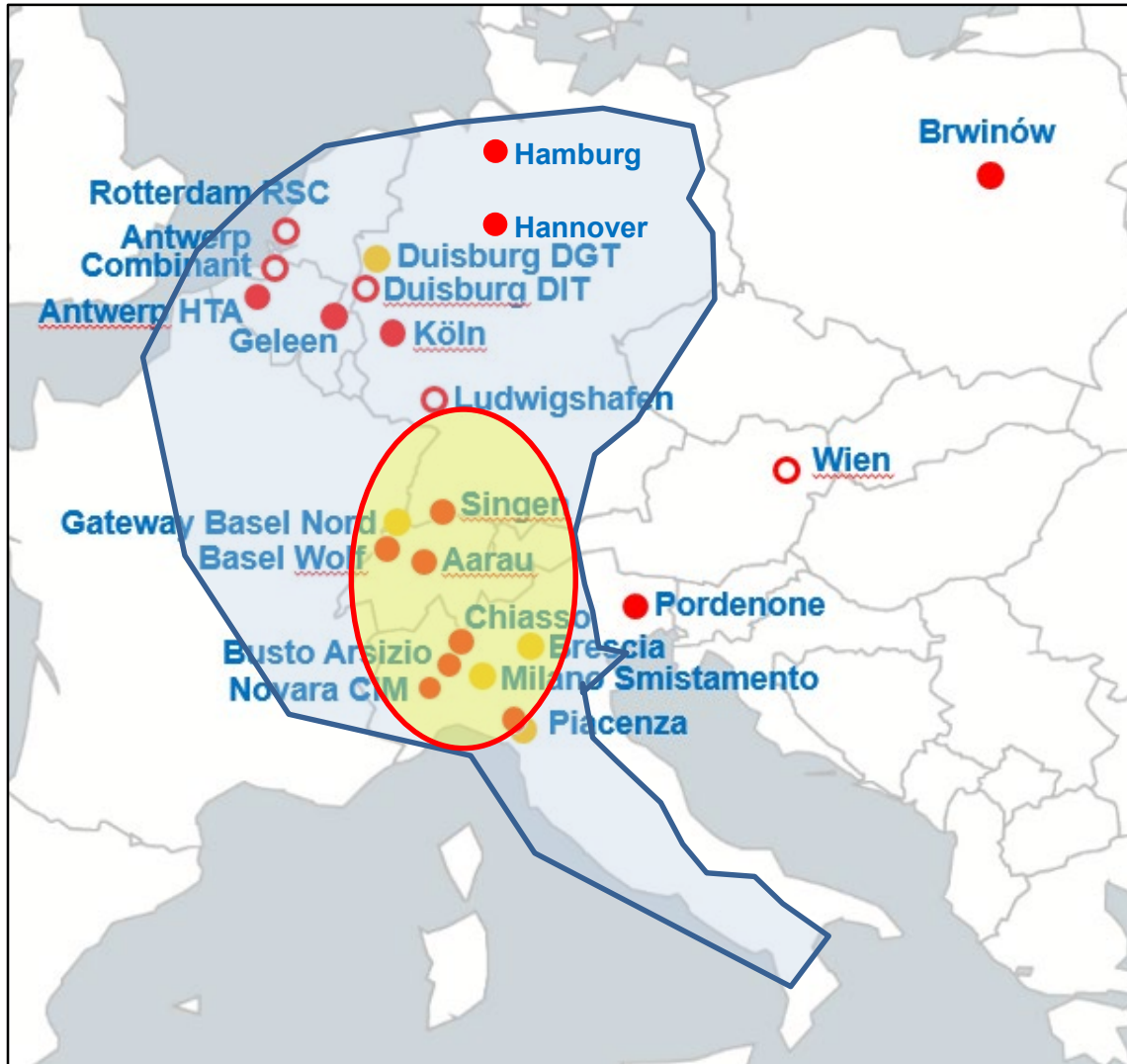
Durchschnittliche Ankunftsverspätung der transalpinen Hupac-Züge im Süden



Zugausfälle gegenüber Planung



KV-Förderung auf kurzen Distanzen: nicht auf Kosten der KV-Relationen >500 km



Empfehlung Verlagerungsbericht 2023

«Der Bundesrat passt Artikel 15 GüTV an, um den alpenquerenden Verkehr über kurze Distanzen gezielter zu fördern. Um die Massnahme haushaltsneutral umzusetzen, sollen die Abgeltungen für Angebote über lange Distanzen in den nächsten Jahren stärker gekürzt werden.»

Empfehlung KV-Branche

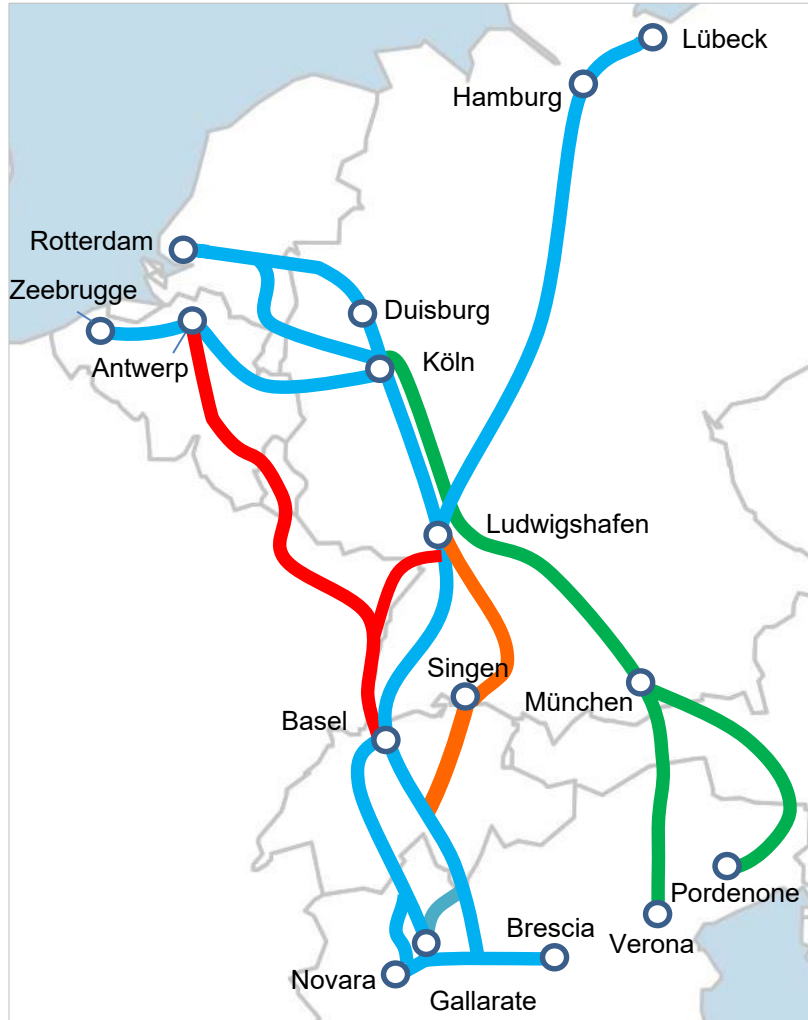
Distanzen > 500 km

Verlagerung auf langen Distanzen von > 500 km ist sinnvoll und erfolgreich. Die bestehende Förderung ist unverändert aufrecht zu erhalten

Distanzen < 500 km

Gemäss VB 23 besteht zusätzliches Verlagerungspotenzial von > 200'000 Strassensendungen. Weitere Fördermittel wären nötig, um kurze KV-Distanzen zu unterstützen, beispielsweise zwischen Baden-Württemberg/Elsass und Italien. Dies aber, ohne lange KV-Relationen zu benachteiligen (Gefahr Rückverlagerung).
Erforderliche zusätzliche Fördermittel: CHF 15 Mio.

Resilienz im Alpentransit dank ergänzender linksrheinischer NEAT-Zubringer

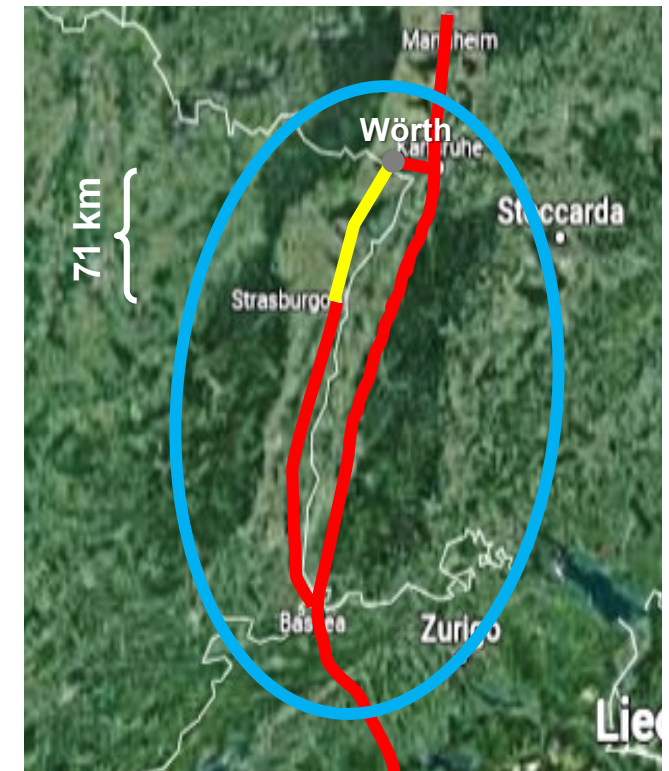


Priorität:
Ertüchtigung Korridor
Antwerpen-Metz-Basel

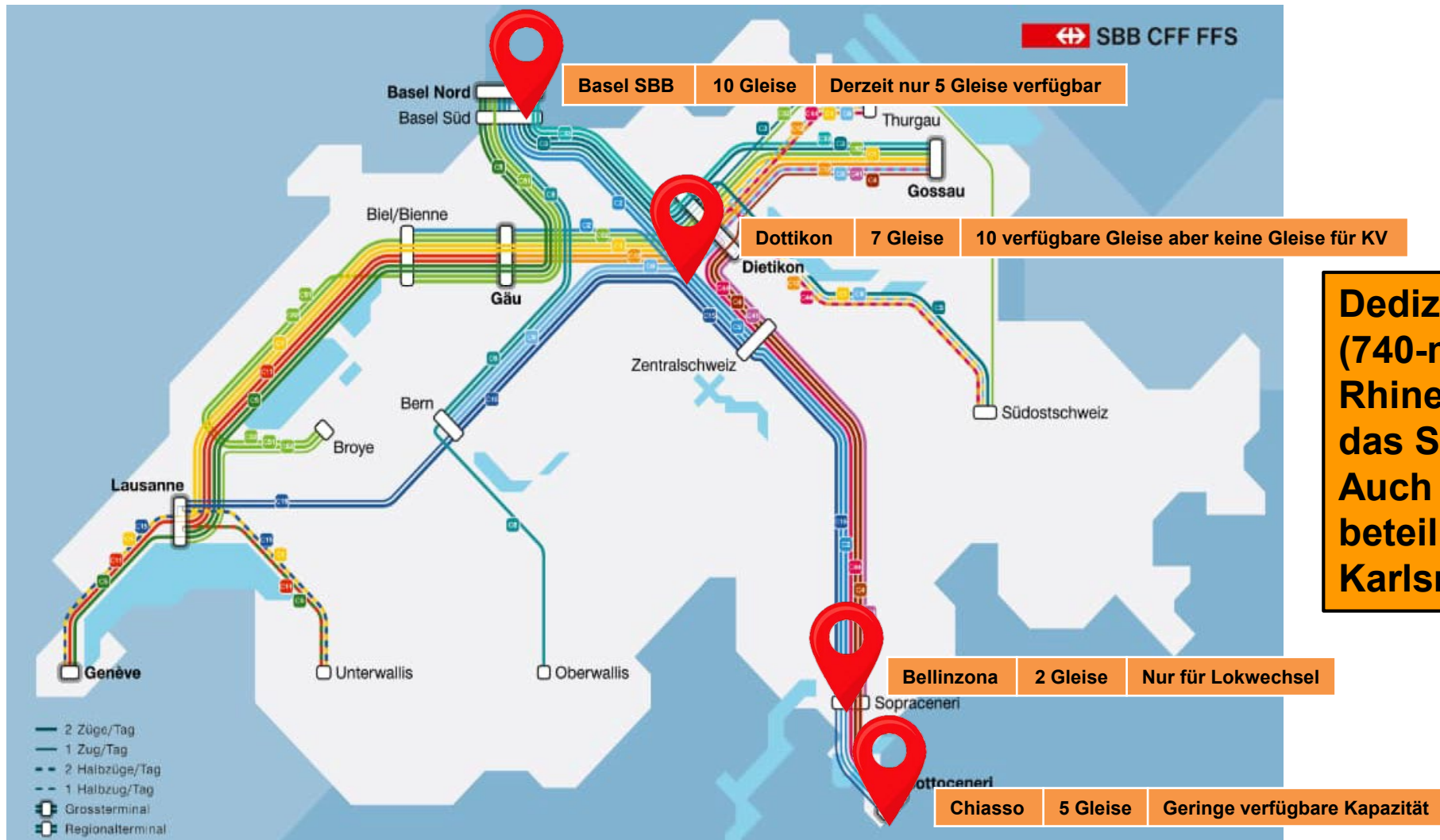
Profil-Erweiterung Vogesen-
Tunnel auf Huckepack-
Korridor Schweiz (4m
Auflieger-Verlad).

Mit unterstützender
Finanzierung durch die
Schweiz, vergleichbar mit
Tunnelprofil-Erweiterungen
in Italien

Upgrade der Strecke entlang
des Rheins Wörth-Strasbourg
als Back-Up Lösung bei
Störungen rechtsrheinisch



Rhine-Alpine-Korridor: Pufferanlagen für Züge zur Stabilisierung des Systems



Dedizierte Abstellkapazitäten (740-m-Züge) entlang des Rhine-Alpine-Korridors, um das System zu stabilisieren. Auch Deutschland sollte sich beteiligen: Offenburg oder Karlsruhe

Fazit: Rückverlagerung auf die Strasse stoppen!



Energiekrise & Konjunktur



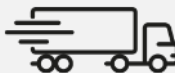
Hohe Energie- und Bahnkosten



**Engpässe und Baustellen
im europäischen Netz**



**Sinkende Qualität der
Bahnleistung**



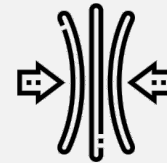
Konkurrenzdruck Strasse



Performance steuern

Durchgängiges operatives Management für Alptransit-KV-Züge auf Rhine-Alpine-Korridor mit Start / Ziel nördlich von Karlsruhe, unter Führung der Infrastrukturbetreiber in CH, DE, IT, NL, BE

Aktion: UVEK/BAV und SBB-Infra



Resilienz erhöhen

> Puffergleise für Zugabstellungen nördlich und südlich des GBT für den KV freimachen, um Störungen aufzufangen

> Linksrheinische NEAT-Zubringer für KV ertüchtigen

Aktion: UVEK/BAV und SBB-Infra



Wettbewerbsfähigkeit stützen

Keine zusätzliche Kürzung der Fördermittel >500km zugunsten des Kurzstrecke-KV

Aktion: BAV



Digitale Transformation der KV-Branche

Branchenstandard mit DXI IT-Plattform schaffen und europaweit umsetzen

Aktion: Branche



Bilanz-Medienkonferenz

1. Geschäftsjahr 2023 und Rahmenbedingungen
2. Finanzielles Ergebnis und Personalentwicklung
3. Betriebliche Entwicklung und Ausblick
4. Verkehrspolitische Forderungen
5. Fragen, Diskussion

Hans-Jörg Bertschi

Benedetta Masciari

Michail Stahlhut

Hans-Jörg Bertschi



Bilanz-Medienkonferenz

Danke!

