



The power of intermodality.

**Bilanz-Medienkonferenz der Hupac Gruppe**

**Willkommen!**

**Zürich, 6.5.2025**





## **Bilanz-Medienkonferenz**

- 1. Geschäftsjahr 2024 und Rahmenbedingungen**
2. Finanzielles Ergebnis und Personalentwicklung
3. Betriebliche Entwicklung und Ausblick
4. Verkehrspolitische Forderungen
- 5. Fragen, Diskussion**

**Hans-Jörg Bertschi**

Benedetta Masciari

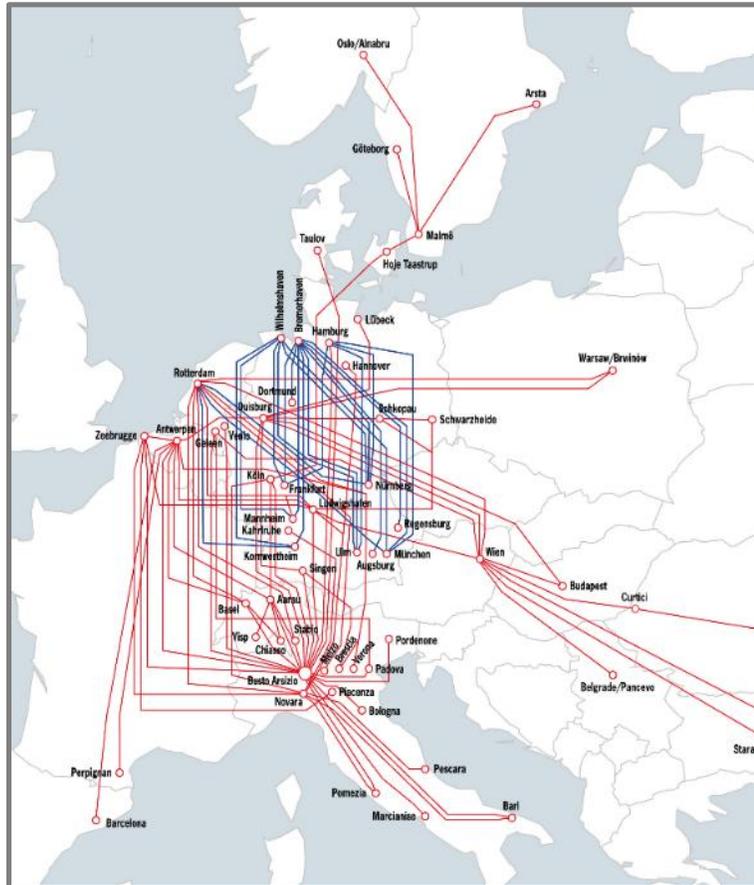
Michail Stahlhut

Hans-Jörg Bertschi

**950.000  
Sendungen  
auf die Schiene  
verlagert**



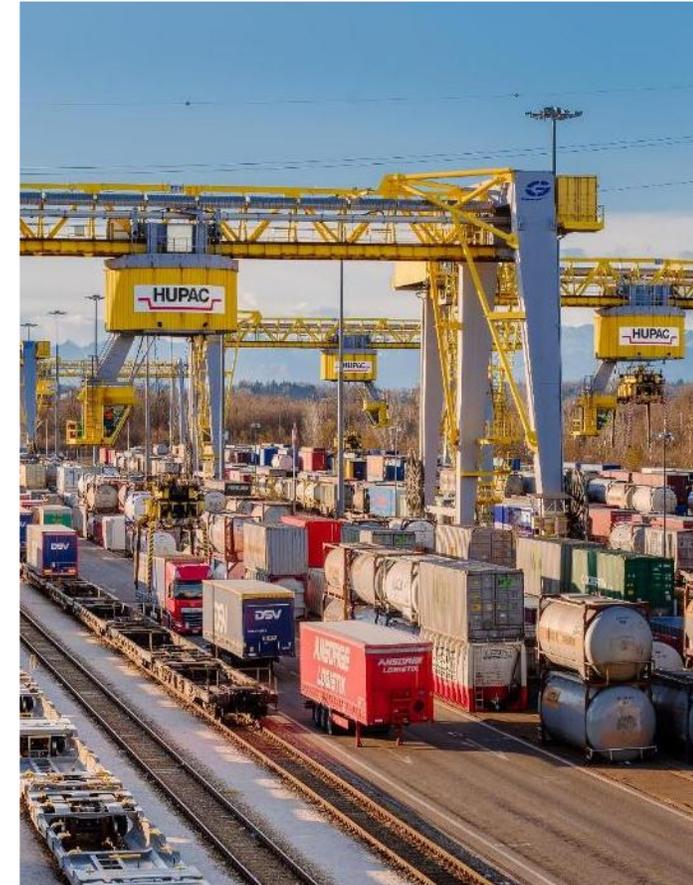
**8.300 Wagen  
komplett lärmarm**



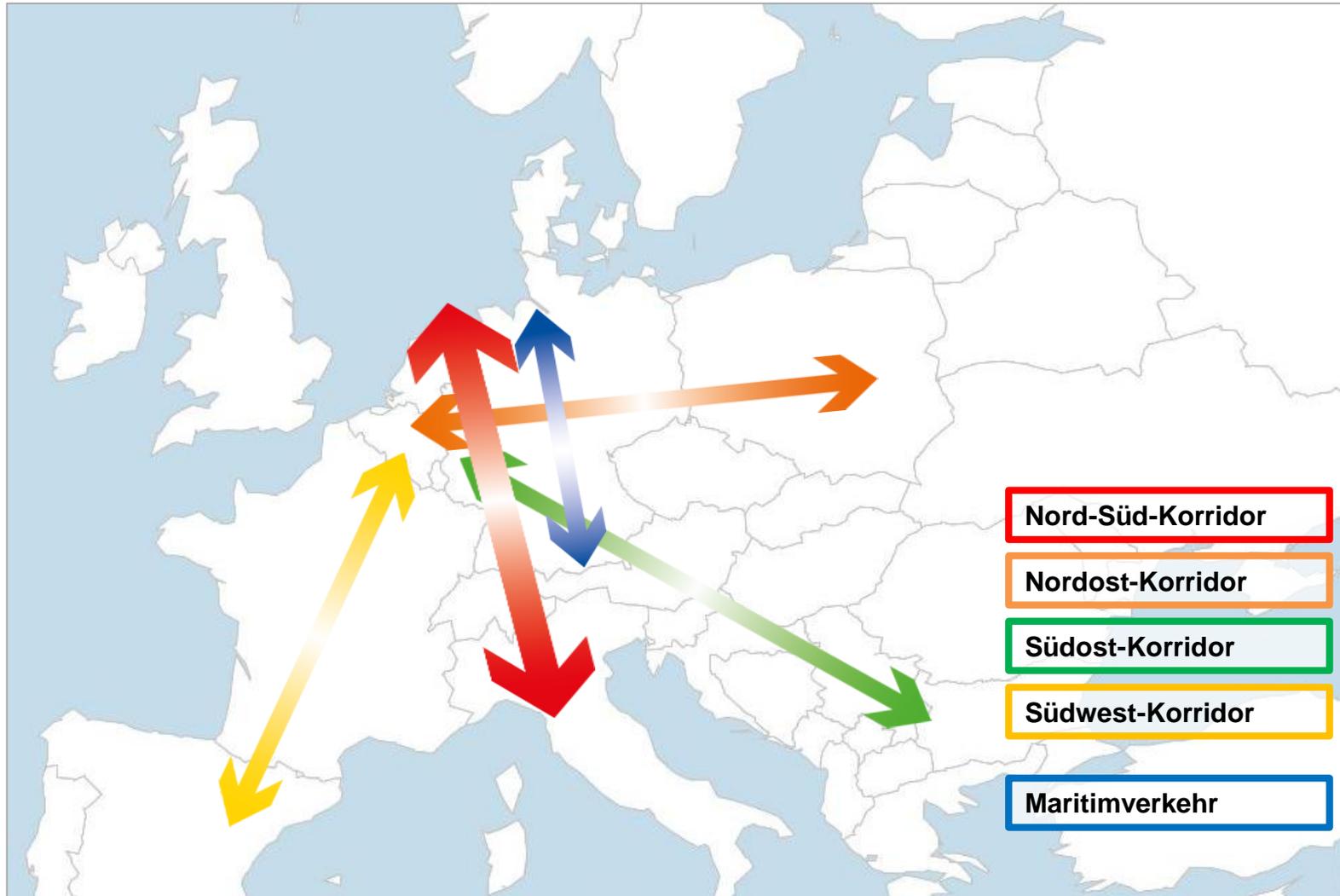
**130 Züge  
pro Tag**



**1,3 Mio.  
Tonnen CO<sub>2</sub>  
im Netzwerk  
eingespart**



# Hupac Strategie 2028: Fokussierung auf vier Korridore in Europa & Maritimverkehr



Anteil Strassentransport, der schon auf den KV verlagert ist

Nord-Süd-Korridor	65%
Nordost-Korridor	5%
Südost-Korridor	20%
Südwest-Korridor	5%

# Geschäftsjahr 2024

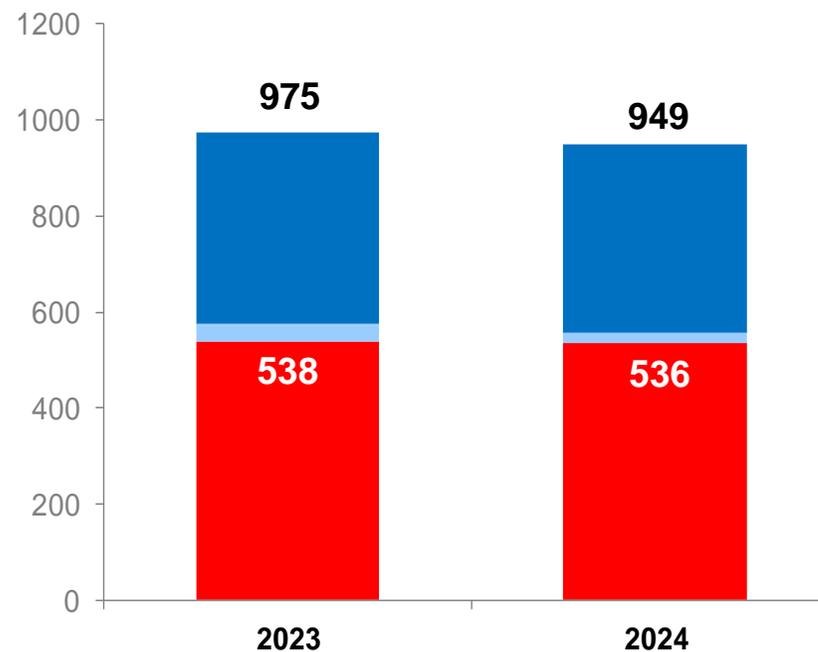
	Mio. CHF	2024/2023
<b>Konzernumsatz</b>	<b>626,4</b>	<b>-3,3%</b>
<b>Jahresergebnis</b>	<b>9,4</b>	<b>n/a</b>
<b>EBITDA</b>	<b>60,0</b>	<b>+37,6%</b>
<b>Investitionen</b>	<b>42,8</b>	<b>+19,2%</b>





# Verkehrsentwicklung 2024

Strassensendungen in 1000



**Gesamtverkehr**  
2024/2023 -2,6%

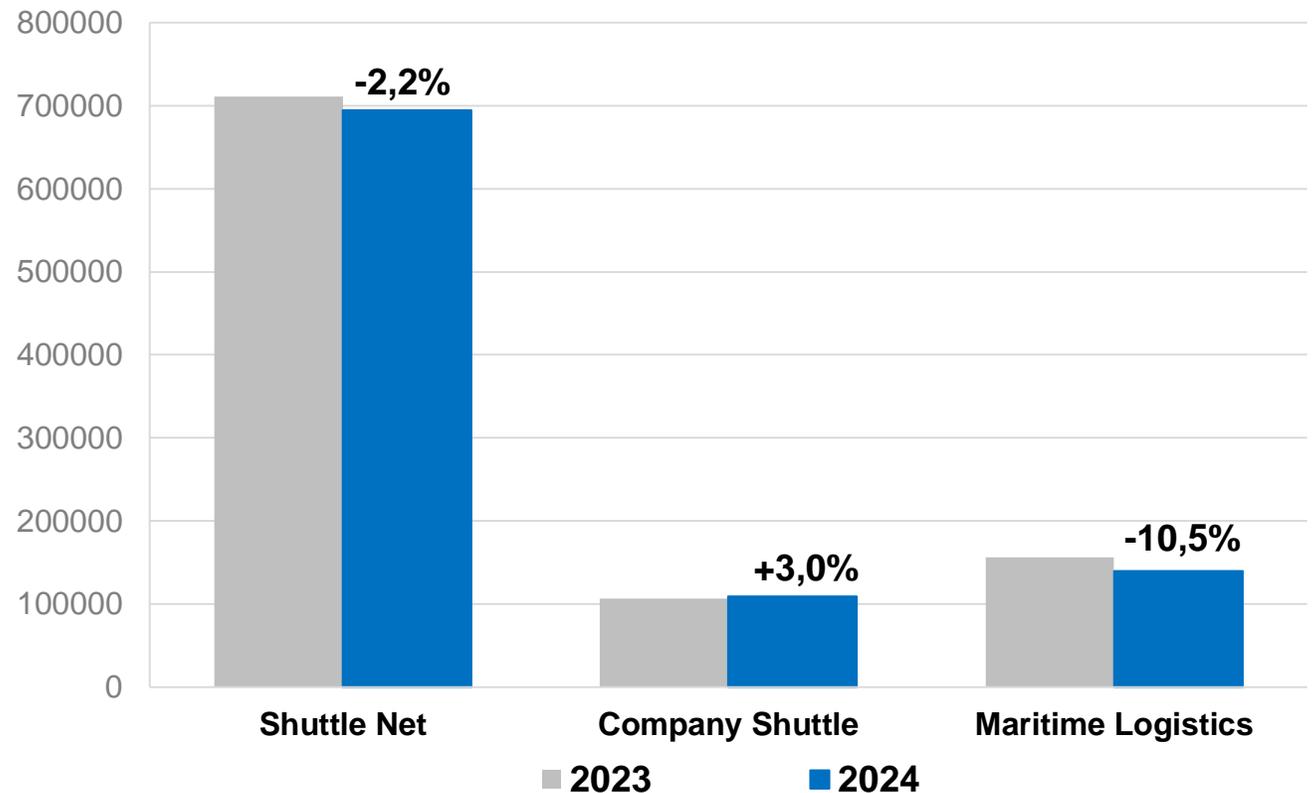
**Transalpin via CH**  
2024/2023 -0,2%

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

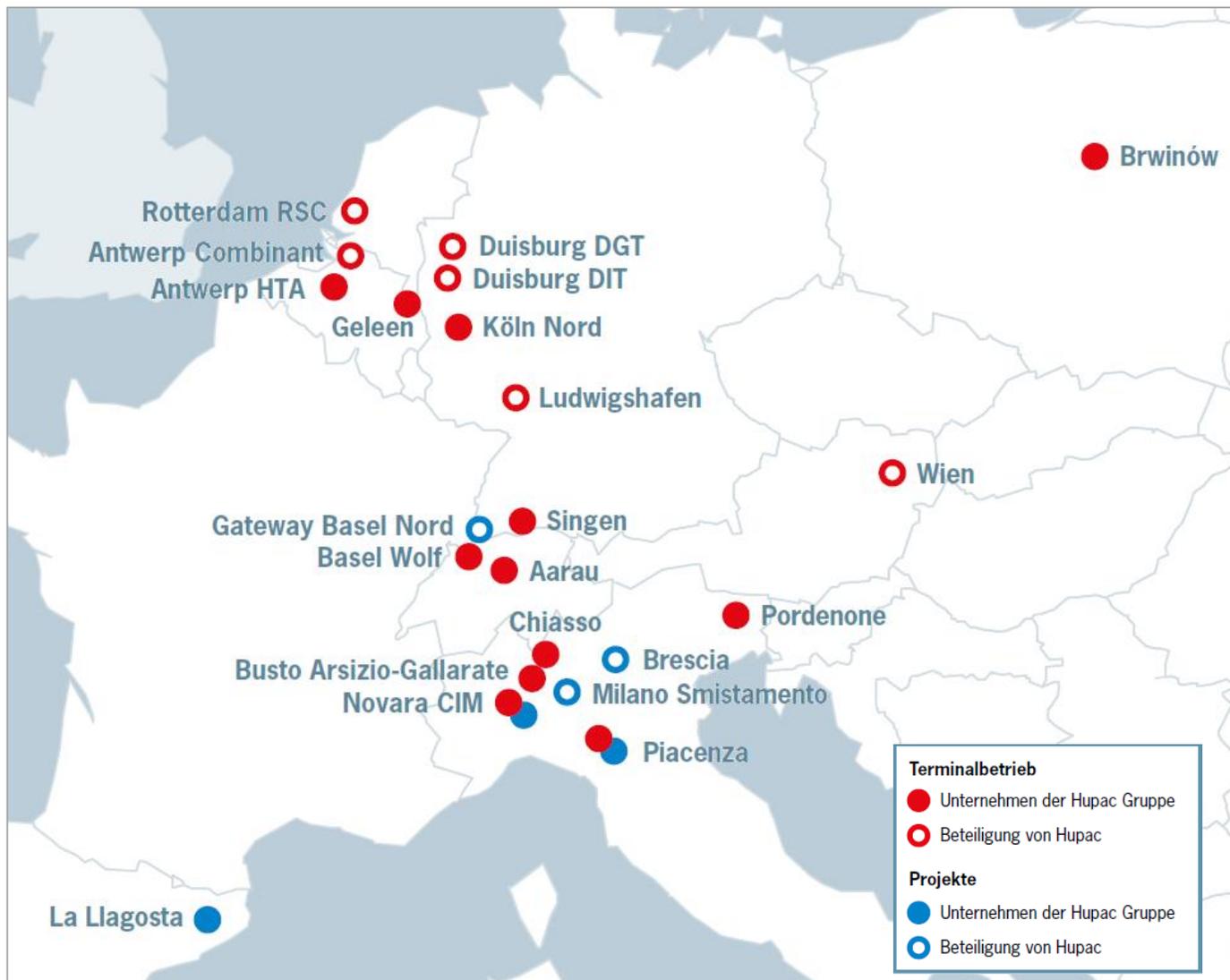


# Entwicklung der Business Units: Shuttle Net, Company Shuttle & Maritime Logistics

Strassensendungen



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



# Projekt Terminal Piacenza "Le Mose"



## *Projekt Terminal Piacenza "Le Mose"*

**NEU**

**Fläche**

**96.000 m<sup>2</sup>**

**Kräne**

**3 Portalkräne**

**Umschlaggleise**

**5 x 750 m**

**Max. Kapazität**

**11 Zugpaare pro Tag**

**Inbetriebnahme**

**Q1 2025**

## *Terminal Piacenza Intermodale*

**95.000 m<sup>2</sup>**

**8 Mobilkräne**

**3 x 600 m, 1 x 500 m**

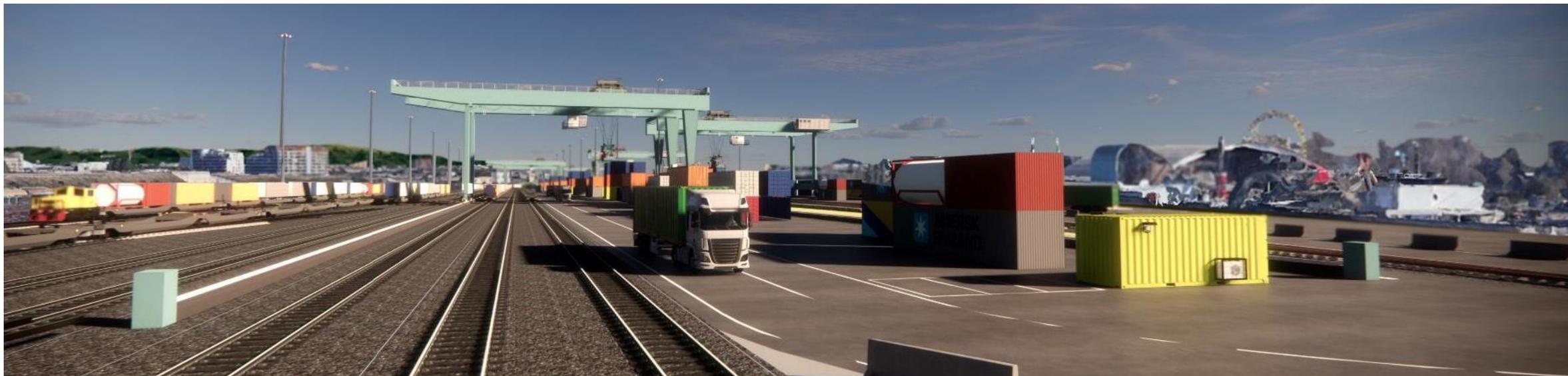
**8 Zugpaare pro Tag**

# Projekt Terminal Barcelona



<b>Fläche</b>	<b>105.400 m<sup>2</sup></b>
<b>Kräne</b>	<b>2 Portalkräne</b>
<b>Umschlaggleise</b>	<b>4 x 750 m</b>
<b>Max. Kapazität</b>	<b>130.000 TEU/Jahr</b>
<b>Inbetriebnahme</b>	<b>Ende 2025</b>

# Projekt Terminal Milano Smistamento



<b>Fläche</b>	<b>240.000 m<sup>2</sup></b>
<b>Kräne</b>	<b>Phase 1: 3 Portalkräne</b> <b>Phase 2: 6 Portalkräne</b>
<b>Umschlaggleise</b>	<b>10 x 750 m</b>
<b>Max. Kapazität</b>	<b>Phase 1: 195.000 Ladeneinheiten/Jahr</b> <b>Phase 2: 395.000 Ladeneinheiten/Jahr</b>
<b>Inbetriebnahme</b>	<b>2. Hälfte 2026 (Phase 1)</b>



## Bilanz-Medienkonferenz

1. Geschäftsjahr 2024 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

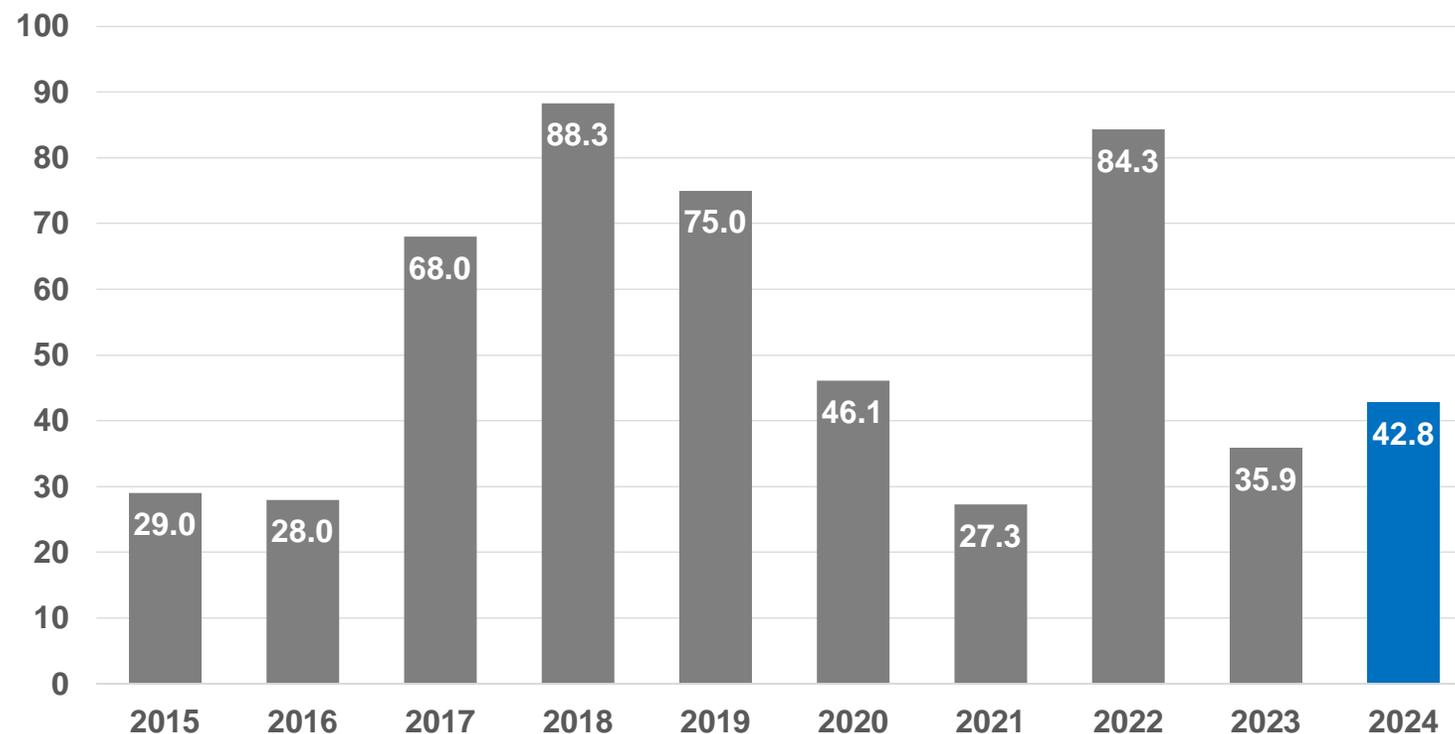
Hans-Jörg Bertschi

# Finanzkennzahlen der Hupac Gruppe 2020-2024

Mio. CHF	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderung gegenüber Vorjahr
<b>Umsatz</b>	<b>596,8</b>	<b>682,5</b>	<b>668,5</b>	<b>648,1</b>	<b>626,4</b>	<b>-3,3%</b>
<b>Bruttogewinn</b>	<b>111,3</b>	<b>151,8</b>	<b>134,7</b>	<b>125,8</b>	<b>139,3</b>	<b>+10,8%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>53,1</b>	<b>64,6</b>	<b>63,4</b>	<b>43,6</b>	<b>60,0</b>	<b>+37,6%</b>
<b>Jahresergebnis</b>	<b>-2,5</b>	<b>12,4</b>	<b>7,6</b>	<b>-6,2</b>	<b>9,4</b>	<b>n/a</b>

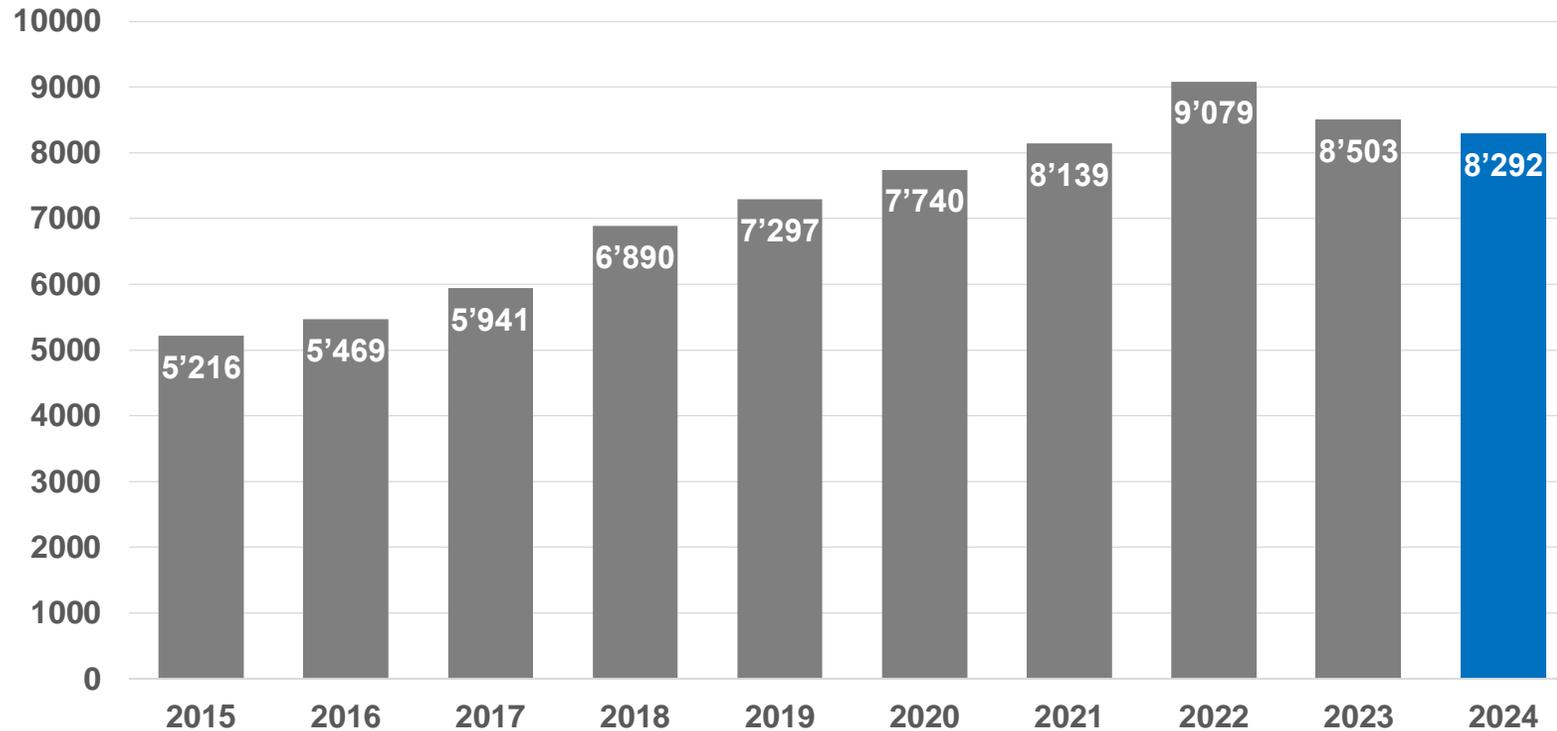
# Hohe Investitionen der Hupac Gruppe – CHF 525 Mio. seit 2015

Mio. CHF



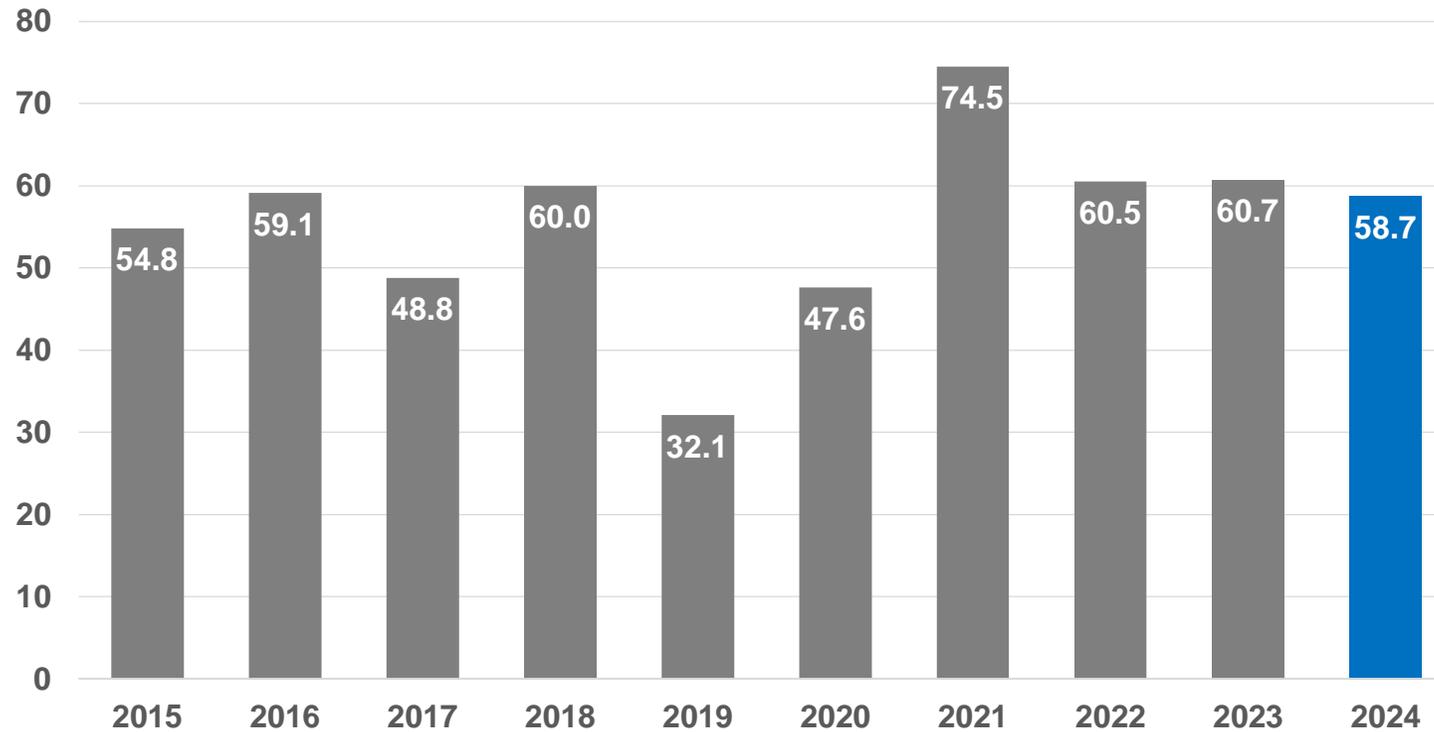
# Rollmaterial der Hupac Gruppe – 8.300 Wagenmodule

## Wagenmodule



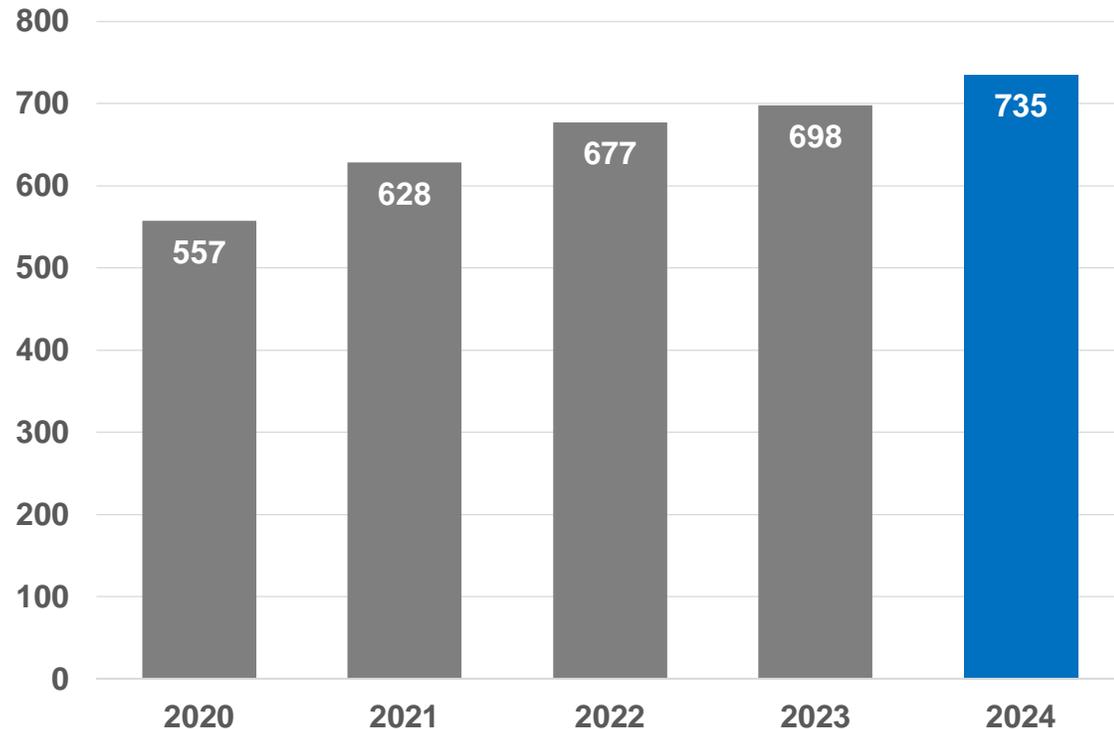
# Operativer Cash flow der Hupac Gruppe – CHF 557 Mio. seit 2015

Mio. CHF



# Wachsende Mitarbeiterzahl – Stärkung des Terminal-Footprints

## Vollzeitstellen



### 2024: +37 neue Mitarbeitende

- > Übernahme weiterer Anteile an der **TerminalSingen TSG GmbH** ab Dezember 2024, die damit in den Konsolidierungskreis aufgenommen wird
- > Einstellung von rund zehn Mitarbeitenden im Hinblick auf die Inbetriebnahme des neuen **Terminaltrakts in Piacenza**.



## Bilanz-Medienkonferenz

1. Geschäftsjahr 2024 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**

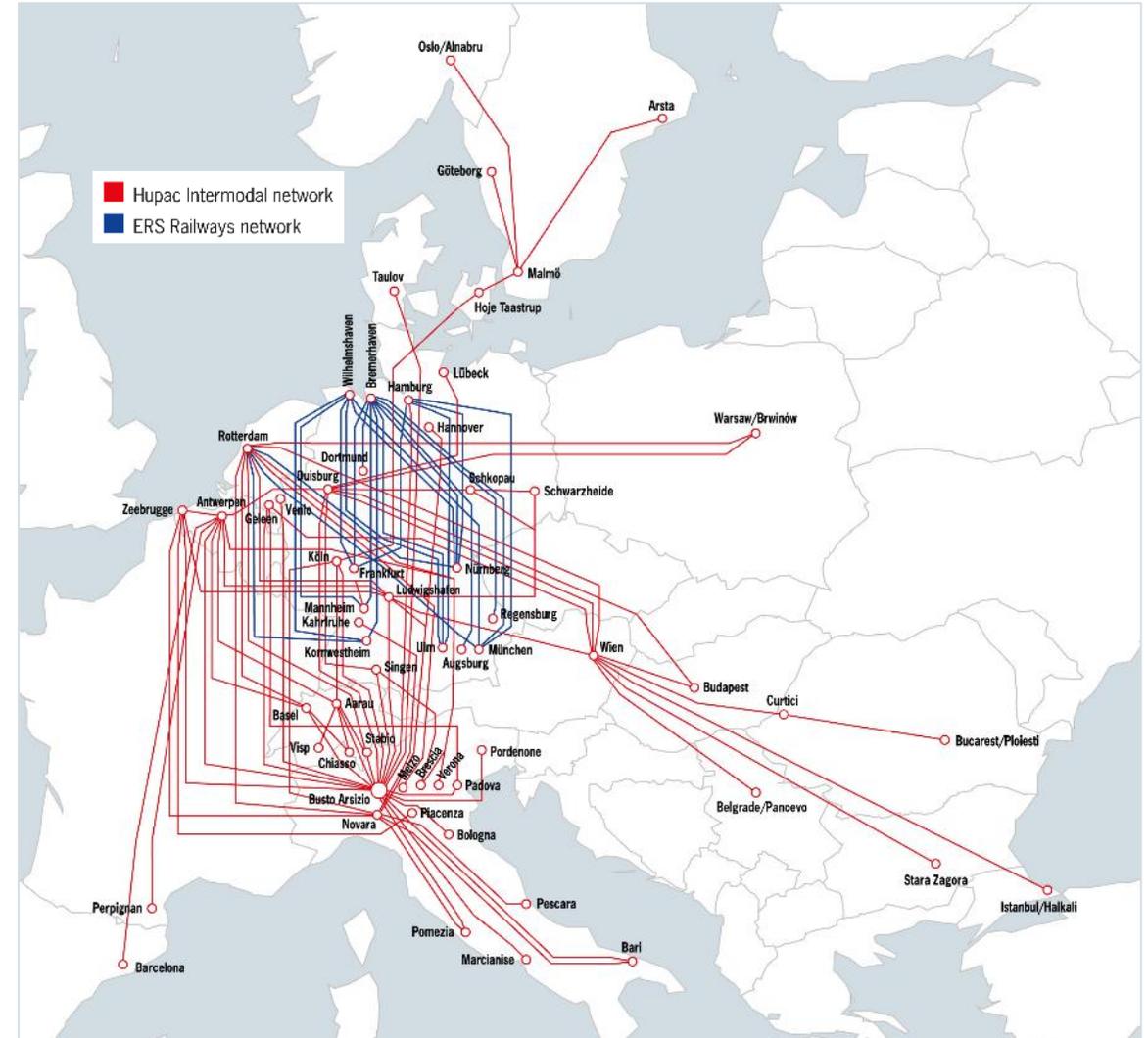
Hans-Jörg Bertschi

# 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 trains lines



■ NEW Events of the current week  
■ Events till the current week (crane + personal accident in Offenburg area)  
■ Previous Events still active

Chiasso, 02.01.2025 09:00  
FES/EBE/ALA

01.01.2024 – 31.12.2024

TOTAL EVENTS => [1252](#)

**PERSONAL ACCIDENT** => [129](#)

AT => 2	FR => 6
BE => 6	IT => 16
CH => 14	NL => 6
DE => 75	PL => 3
DK => 1	



**INFRASTRUCTURAL PROBLEMS** => [126](#)

AT => 1	FR => 1
BE => 3	IT => 37
CH => 12	NL => 5
DE => 66	SRB => 1



**TERMINAL PROBLEMS** => [289](#)

AT => 3	ES => 1
BE => 19	IT => 93
CH => 16	NL => 36
DE => 120	SE => 1



**SIGNAL PROBLEMS** => [168](#)

BE => 1	FR => 4
CH => 12	HU => 1
DE => 116	IT => 24
DK => 3	NL => 7



**BAD WEATHER** => [67](#)

AT => 1	ES => 1
BE => 6	FR => 2
CH => 3	IT => 18
DE => 29	NL => 7



**OTHER MOTIVATIONS** => [473](#)

AT => 2	HU => 3
BE => 25	IT => 86
CH => 76	NL => 33
CRO => 1	PL => 2
DE => 216	RO => 1
ES => 5	SE => 2
FR => 18	SRB => 3



## Unsere Antworten

### Reservevorhaltung

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

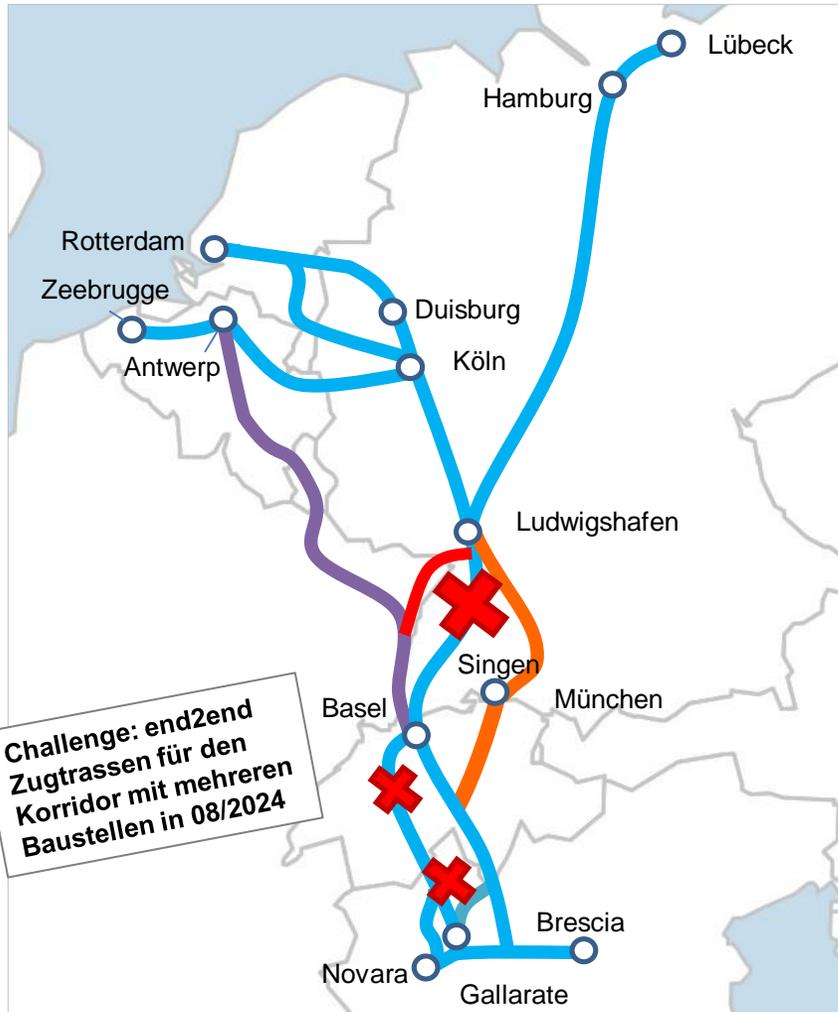
### Flexibilität

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

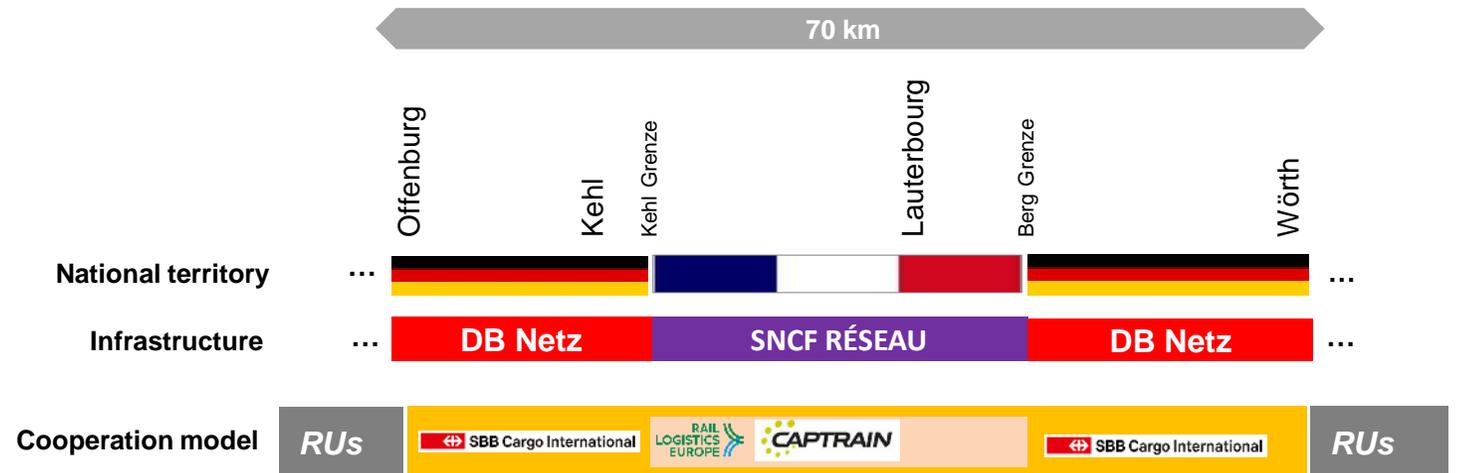
### Produktivität

- > 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



# Spannungsfeld “Infrastruktursanierung und Qualität”

## Jahre 2025/2026/2027 – Infrastrukturengpässe > 10 Tage



Legende:  
■ Beeinträchtigende Bauarbeiten  
■ Bauarbeiten, bei denen wir grosse Probleme mit Umleitungen haben und die wir zu verlagern versuchen

	Place	Period	
<b>5</b>	DE	Emmerich-Oberhausen	All Year
	DE	Offenburg-Basel	WK 17/24/25
<b>2025</b>	CH	Lötschberg Tunnel	Feb-Jun straight
	IT	Iselle-Domo	40 days March-May
	AT	Bad Gastein-Mallnitz (Tarvisio)	November '24-March '25
<b>7</b>	DE	Emmerich-Oberhausen	Jan-Mai
	DE	Rheintalbahn	WK15
	CH	Lötschberg Tunnel	Feb-Jul
	IT	Iselle-Domo	29.05-27.07
	IT	Domo-Arona	14.06-27.07
<b>2026</b>	IT	Novara Boschetto Station	3 weeks in July (WK28/29/30)
	IT	Tarvisio	22.08-20.09
	<b>7</b>	DE	Aachen West
DE		Emmerich-Oberhausen	WK 10/11/23/24/25
DE		Rheintalbahn	WK19-27
<b>2027</b>	IT	Colmegna-Luino	WK1-4
	IT	Iselle-Domo	WK19-23 WK24/25/26
	IT	Domo-Arona	WK24/25/26
	IT	Brenner	365 days (Aug '27- Aug '28)



### Kurzfristige Konsequenzen

- Umleitung Gäubahn
- Nur 25 % der Kapazität
- Rückstaus in Terminals
- Fehlende P400-Kapazität über die Gäubahn und über Frankreich

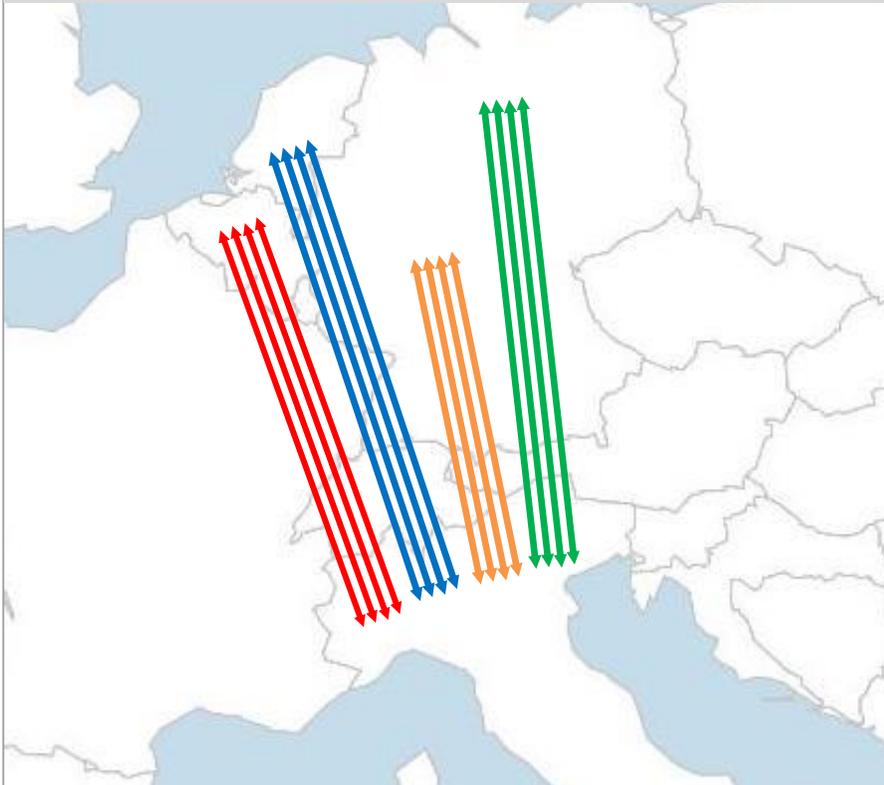
### Mittelfristige Konsequenzen:

- Rückverlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Strasse
- Mangelnde Koordination der Bauarbeiten auf den verschiedenen Strecken und zwischen den Verkehrsachsen führt zu erheblichen Problemen und Kosten und damit zu Imageverlust

# Resilientes Kundenangebot transalpin: Pipeline-Konzept zur Unterstützung der Verlagerung

Neuausrichtung der Produktion in Anbetracht der gegenwärtigen Baustellensituation

Bündelung der Abfahrten auf transalpinen Kernrelationen mit 3-4 Abfahrten pro Tag



Kunden profitieren von zuverlässigem Angebot:

- > Schneller Ersatz bei ausgefallenen Zügen mit Abfahrten alle 4-6 Stunden

Bahnen profitieren von effizienterem Betrieb:

- > Schnelle Weiterfahrt für Lok und Lokführer bei Zugsausfall

Terminals und Bahnwagen erzielen höhere Produktivität:

- > Rascher Durchlauf im Terminal
- > Zuverlässige Umläufe der Wagenkompositionen

Unser Ziel:

- > Attraktivität des Kombinierten Verkehrs erhöhen
- > Trend zur Rückverlagerung brechen
- > Aktiv Verkehre von der Strasse auf die Schiene verlagern

# Resilienzorientiertes Produktionssystem: Vorbeugung, Reaktion und schnelle Erholung von Störungen

	Umsetzung
 <p><b>Verlagerung von Zügen Belgien ↔ Italien auf den linksrheinischen Korridor durch Frankreich via Metz-Basel</b></p>	<p>✓</p>
 <p><b>Zugfrequenz auf Hauptverkehrskorridoren erhöhen, um die Auswirkung von Verspätungen zu verringern</b></p>	<p>2025 ff</p>
 <p><b>Planung von grösserer Traktions- und Terminalkapazität an Wochenenden, um Rückstände aufzuholen</b></p>	<p>2025</p>
 <p><b>Planung und Vorbereitung der Traktion auf Umleiterstrecken:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Gäubahn-Singen</li> <li>&gt; Elsass, linksrheinisch</li> <li>&gt; Ruhr-Sieg</li> </ul>	<p>2025 ff</p>
 <p><b>Einrichtung von zusätzlichen Abstellgleisen entlang des Korridors (Basel, Karlsruhe, Offenburg, Chiasso), um bei Störungen eine schnelle Wiederaufnahme des Zugverkehrs zu begünstigen</b></p>	<p>H2 2025</p>
 <p><b>Intervention bei BMDV und DB InfraGO zur Überprüfung des Konzepts der Korridorsanierungen mit mehrmonatigen Vollsperrungen. Die Verkehrskapazität bei Bauarbeiten muss immer mindestens 80% betragen</b></p>	<p>2025</p>

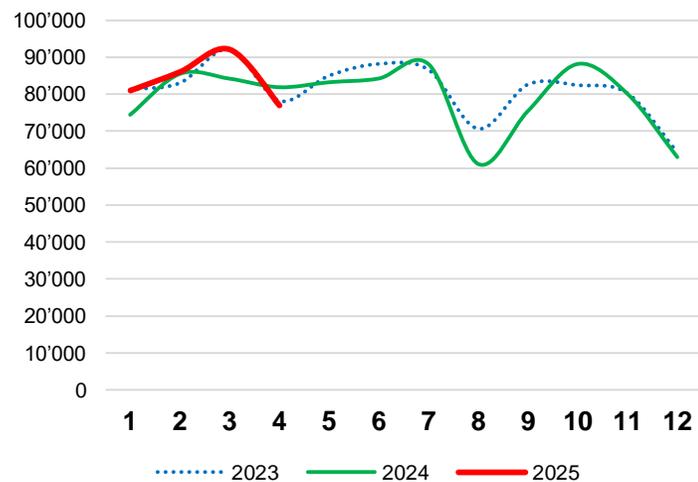
# Resilienzorientiertes Produktionssystem: Vorbeugung, Reaktion und schnelle Erholung von Störungen

	Umsetzung
 <p><b>Flexible Nutzung des Netzwerks durch Gateways und alternative Terminals:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Gateway-Verbindungen über Ludwigshafen, Köln, Busto Arsizio</li> <li>&gt; Raum Antwerpen mit HTA, Combinant, Rotterdam RSC</li> <li>&gt; Raum Rhein-Ruhr mit DGT, Köln, Venlo</li> <li>&gt; Raum Mailand mit Novara, Busto Arsizio, Piacenza (2025), Milano Sm. (2026)</li> </ul>	2025 ff
 <p><b>Einsatz von Reserven an Wagen und Lokomotivführern</b></p>	2025 ff
 <p><b>Stärkung der täglichen Koordinierung mit den Eisenbahnunternehmen</b></p>	2025 ff
 <p><b>Einsatz einer begrenzten Anzahl von Bahnen pro Terminal (Pipeline-Konzept) zur Erleichterung des flexiblen Einsatzes von Bahnressourcen bei Verspätungen</b></p>	2025 ff
 <p><b>Weitere Standardisierung von Wagenkompositionen zur Verbesserung des flexiblen Einsatzes von Kompositionen</b></p>	Q3 2025
 <p><b>Einrichtung terminalnaher Parkplätze zur Entlastung im Störfall</b></p>	Q2 2025

# Ausblick 2025

## Gesamt

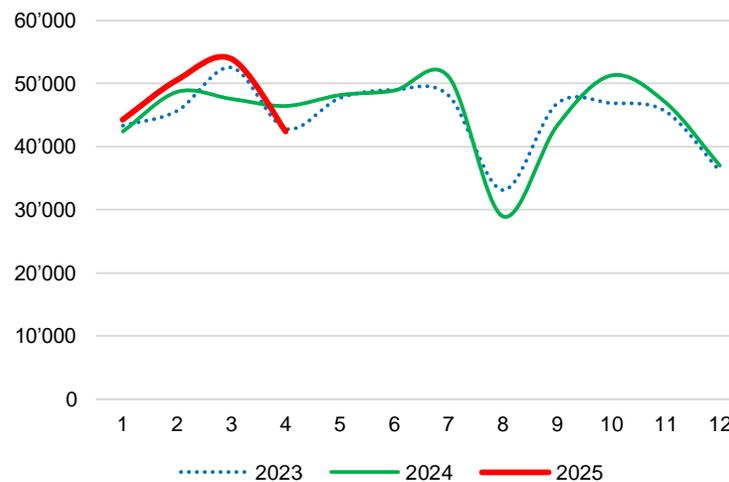
Strassensendungen



Jan-Apr 2025/2024: +4,3%

## Transalpin via Schweiz

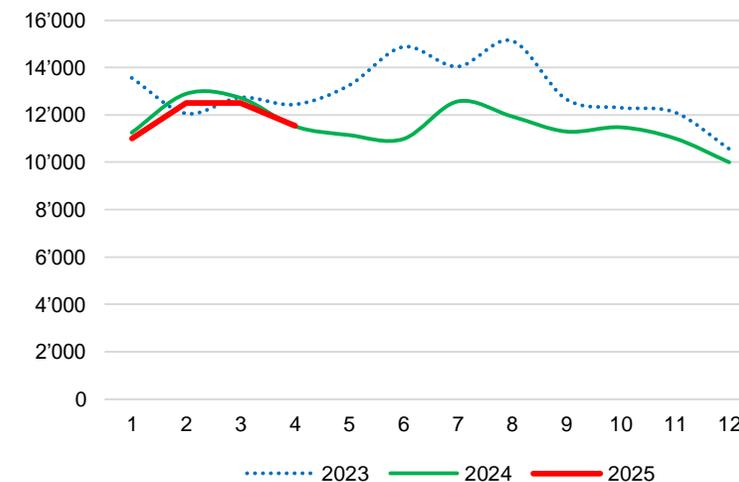
Strassensendungen



Jan-Apr 2025/2024: +4,2%

## Maritim ERS

Strassensendungen



Jan-Apr 2025/2024: -0,2%



## Bilanz-Medienkonferenz

1. Geschäftsjahr 2024 und Rahmenbedingungen
2. Finanzielles Ergebnis und Personalentwicklung
3. Betriebliche Entwicklung und Ausblick
4. Verkehrspolitische Forderungen
5. Fragen, Diskussion

Hans-Jörg Bertschi

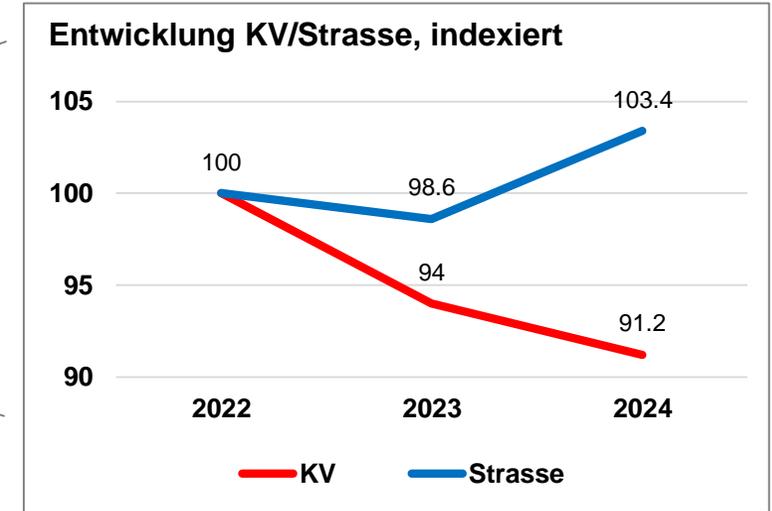
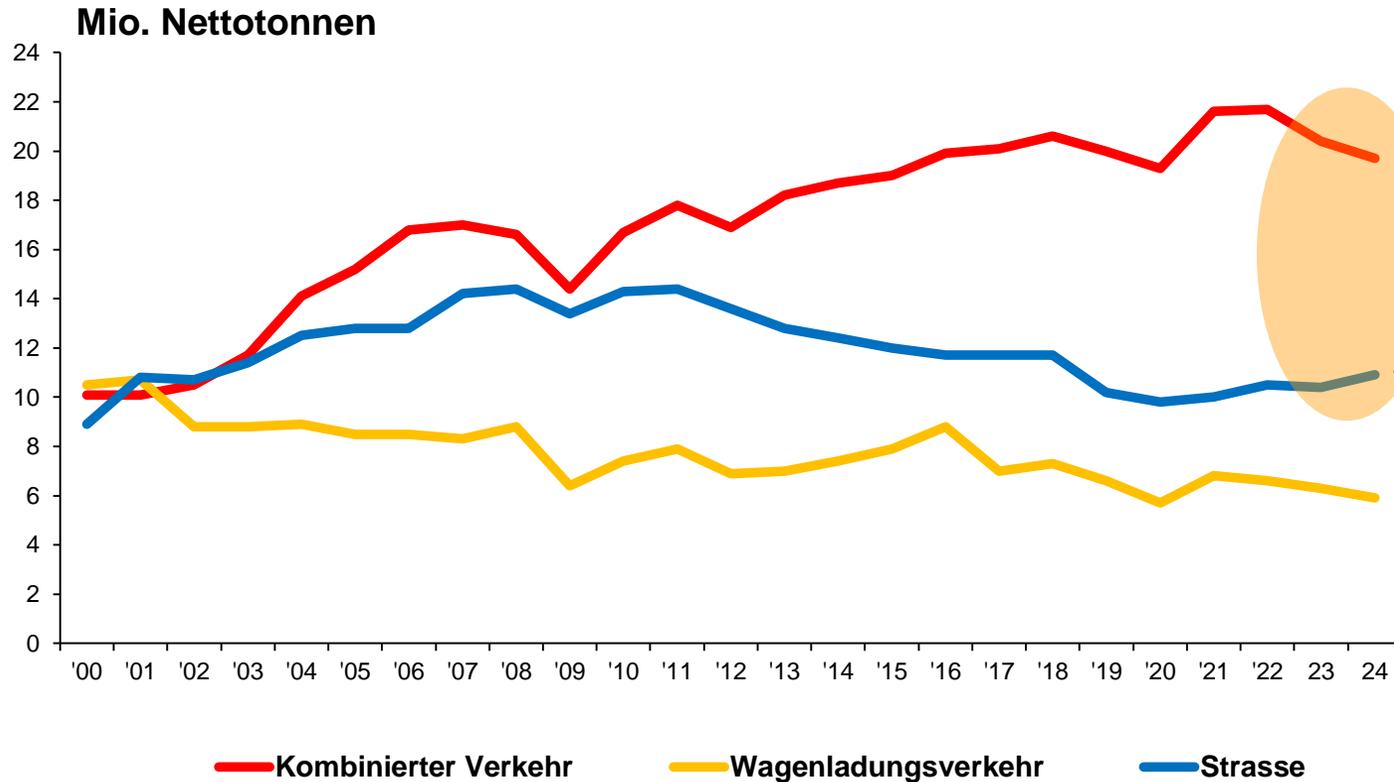
Benedetta Masciari

Michail Stahlhut

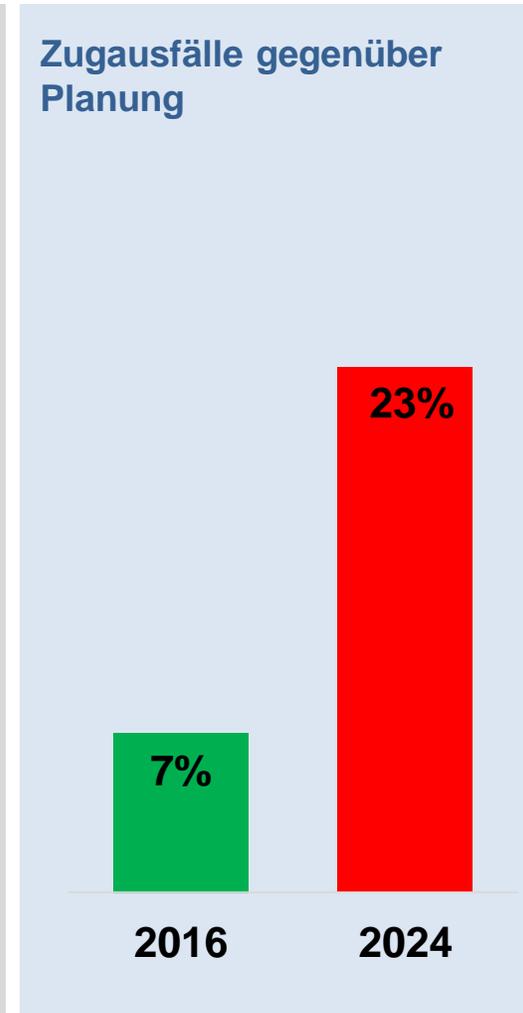
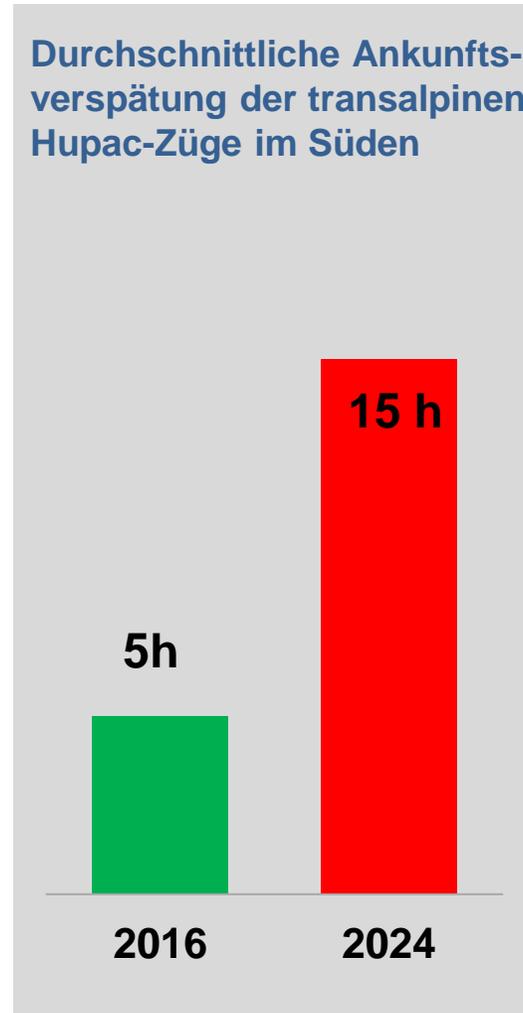
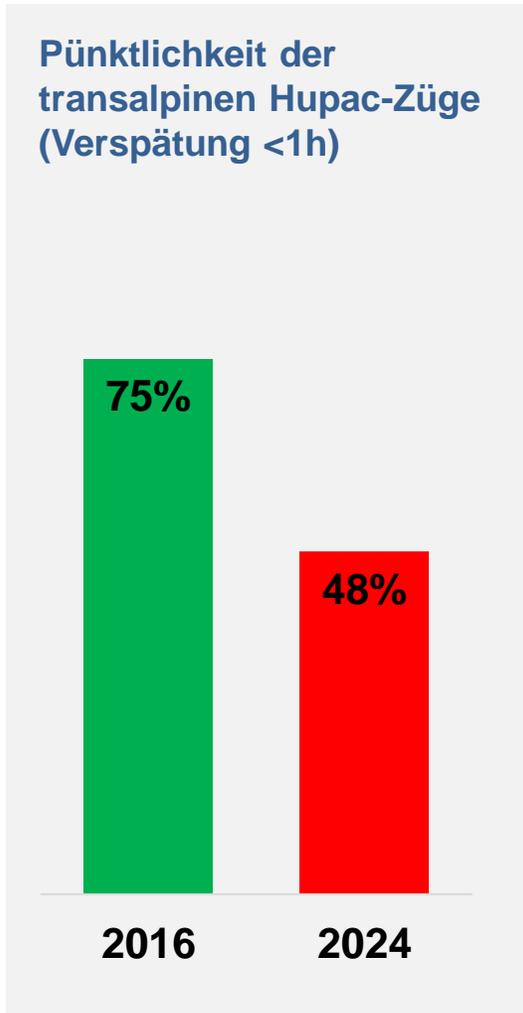
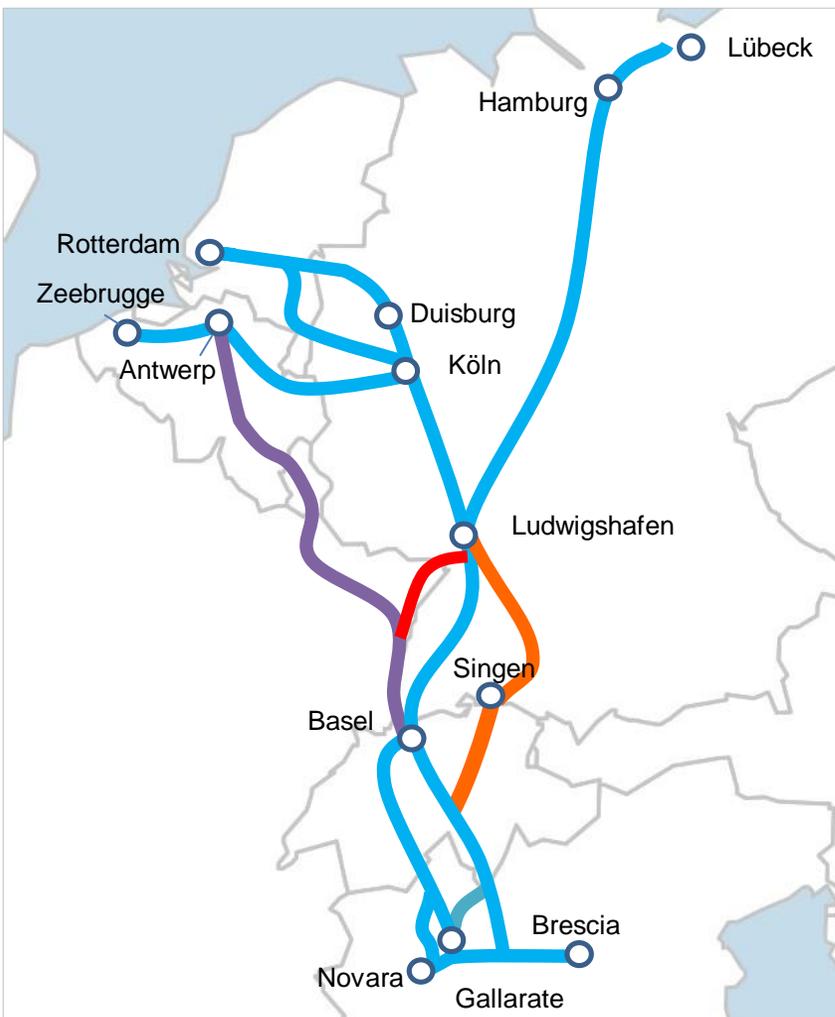
**Hans-Jörg Bertschi**

# Seit 2020 negativer Trend im Modalshift

Geringere Wettbewerbsfähigkeit führt zur Rückverlagerung auf die Strasse



# Resilienz auf Korridor Nordsee-Rhein-Mittelmeer erforderlich, um Rückverlagerung Alptransit zu stoppen



Datenquelle: Hupac

Die aktuelle Qualitäts- und Kapazitätslage verunmöglicht die weitere Verkehrsverlagerung.

## Beschlossene Massnahmen

**Schwerpunkt Frankreich: Motion 22.3000 Linkrheinischer NEAT-Zubringer → dauert zu lange.**

- > Linie Antwerpen-Basel mit Profilanpassung Vogesentunnel (4m Korridor)

**Schwerpunkt Schweiz/Deutschland/Italien: u.a. Motion 24.33390 Puffergleise → Abklärungen laufen.**

- > Auffangbecken (Puffergleise) nördlich (D/CH) und südlich der Alpen, um 50+ KV-Züge auszustellen
- > Kapazität für Güterverkehr muss langfristig abgesichert sein (Trassen/Tag: GBT 240, LBT 110, Luino RPNV)

**Schwerpunkt Italien:** Ausbau Terminalkapazitäten → gesichert.

## Neue erforderliche Massnahmen

**Schwerpunkt Deutschland:**

- > Neue Infra-Regelungen, die den Absturz des KV verhindern? → **Verkehrsminister**, DB-Konzern, InfraGO

**Schwerpunkt Schweiz:**

- > **Finanzierung Vogesen-Profilenerweiterung** linksrhein. NEAT-Zubringer; Hybrid-Lok Konzept Wörth-Strasbourg
- > **UKV-Abgeltung Alptransit nach 2030** verlängern und so für UKV-Markt **Investitionssicherheit** erhalten.

# Resilienz im Alpentransit dank ergänzender linksrheinischer NEAT-Zubringer

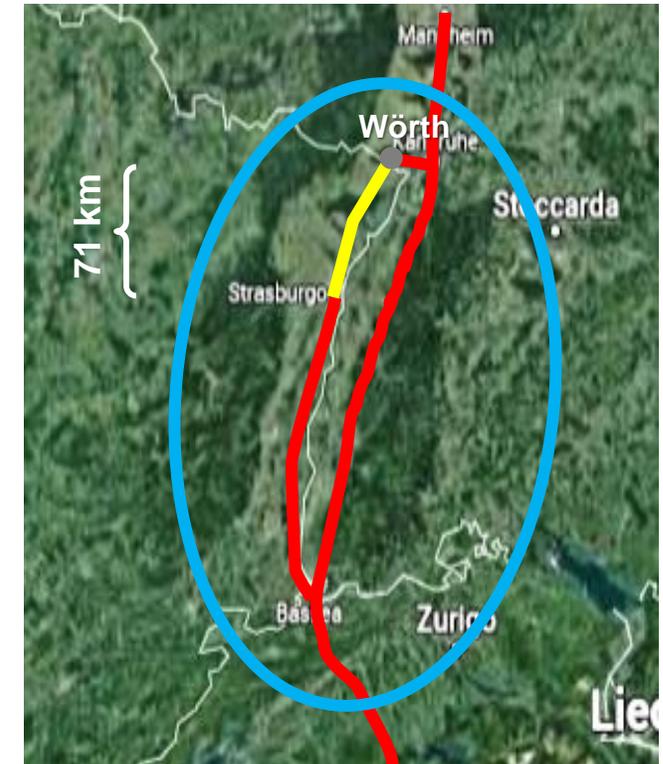


**Priorität:**  
**Ertüchtigung Korridor**  
**Antwerpen-Metz-Basel**

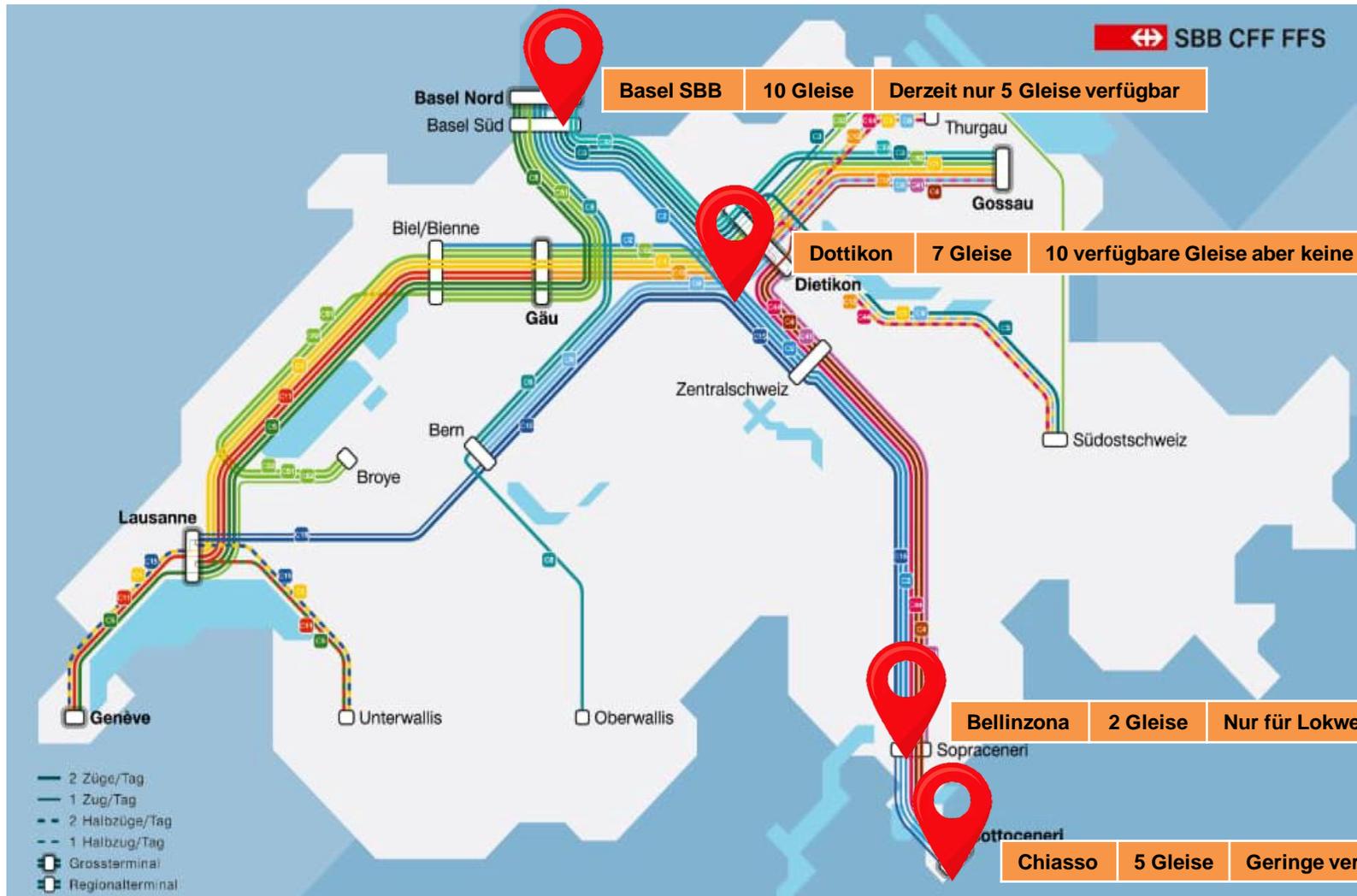
Profil-Erweiterung Vogesen-Tunnel auf 4m-NEAT-Zubringer-Korridor (4m-Auflieger-Verlad).

Zeitgerechte Umsetzung nur mit Finanzierung durch die Schweiz realistisch, da für Frankreich kein Bedarf besteht. Vergleichbar mit Tunnelprofil-Erweiterungen in Norditalien für 4m-NEAT.

**Wörth-Strasbourg** mit Hybrid-Loks (E/Diesel) aufstarten, als linksrheinische Alternative bis Ausbau D-Rheinlinie (2042) fertig. Bedarf Abgeltung durch CH.



# 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  
Ziel: >50 Züge gleichzeitig ausstellbar (ca. 30% der Tageskapazität)**

## Wie bringen wir die Verlagerungspolitik in 2 Jahren auf den Erfolgspfad zurück?

- **Regelmässige Gespräche der Schweiz auf Verkehrsminister-Ebene mit**
  - **Deutschland:** Korridormanagement, Umleiter Grossbaustellen, Korridorausbau, Trassensicherung
  - **Frankreich:** Umsetzung Profilerweiterung Vogesentunnel (P400 linksrheinisch), Korridor-Mgt.
- **Schweiz finanziert Profilerweiterung Vogesen**
  - Rascher **Tunnelausbau auf P400** → öffnet neuen 4m-Korridor Benelux-Italien, Finanzierung analog Tunnelerweiterungen Italien
- **Aktives Management Nordsee-Rhein-Mittelmeer-Korridor durch Schweiz**
  - **min. 80% gesicherte Umleiter-Kapazität** auf leistungsfähigen Umleiter-Linien (P400, 680m lange Züge)
  - Operativer **Betrieb 24/7** (inkl. Umleiter), koordinierte Betriebszeiten Infra, EVU, Terminals
  - Prädefinierte kostenfreie **Resilienztrassen** am Wochenende zum Nachfahren ausgefallener Züge
  - Aussetzung **Stornokosten** für Güterzüge bis Netzqualität wieder hergestellt ist
  - Keine höheren Trassenkosten für Umleiter
  - **Pufferkapazitäten**, um 50+ KV-Züge in CH/D auszustellen
  - Linksrheinisch Wörth-Strasbourg: Konzept **Hybrid-Loks** mit Abgeltung CH, bis D-Rheintal ausgebaut (2045)
- **UKV-Betriebsbeiträge Schweiz 2031-2040+** jetzt gesetzlich regeln
  - **Investitionssicherheit** schaffen

# Wie können wir Alptransit-Verlagerungspolitik neu lancieren?

	Situation	Folgen	Massnahmen Markt	Verkehrspolitik
	Korridorsanierungen DE	Zugsausfälle Kostenexplosion Vertrauensverlust Markt	Paket Operateure/EVU Resilienzmassnahmen Pipeline-Konzept Effizienzverbesserungen	<b>Linksrheinisch 4m: CH zahlt Profilausbau Vogesen €300 Mio. &amp; Wörth-Strasbourg hybrid</b> <b>&gt;50 Puffergleise CH/D</b> <b>Korridormanagement CH</b> <b>&gt; Baustellenplanung sichert 80%</b> <b>&gt; Keine Korridor-Vollsperrungen</b> <b>&gt; Keine Pönale ohne Netzqualität</b>
	Nicht koordinierte Bautätigkeit europaweit	Streckensperrungen ohne Umleiter, Rückverlagerung Strasse, Vertrauensverlust Markt		
	Kapazitätskonflikt Personen- vs. Güterverkehr	Eingeschränkte Wachstumschancen KV		<b>Güterverkehrs-Trassen langfristig gesetzlich sichern (Netznutzungsplan Korridor)</b>
	Deutschland vss. erst 2045 mit NEAT-Anschluss bereit	KV profitiert nur teilweise von Flachbahn KV unter Druck	Digitale Transformation entlang der Wertschöpfungskette zur Senkung des Planungs- und Koordinationsaufwand	<b>UKV-Betriebsbeiträge verlängern für Verlagerung Alpentransit nach 2030 – Investitionssicherheit Markt</b>
	Zuglänge 680 m anstatt 750 m	Produktivitätsverluste		



## Bilanz-Medienkonferenz

1. Geschäftsjahr 2024 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!**



# GBT Unfall: Technik, Kontrolle und Instandhaltung erhöhen die Sicherheit

 <b>Zusätzliche Sicherheitsmassnahmen</b>	
<b>K-Sohle</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung des Bremsystems</li> <li>• Neue Bremsauslegung</li> <li>• Zulassung der Wagen durch BAV</li> <li>• Verbesserung des Bremssystems (Knickventil)</li> </ul>	<b>LL-Sohle</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Austausch 1 zu 1 Grauguss mit LL-Sohlen (Wirtschaftlichste Lösung)</li> </ul>
<b>Scheibenbremse</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• keine Gefahr einer Überhitzung der Räder</li> </ul>	

Zuständigkeiten		
<b>Infrastrukturbetreiber:</b>	<b>EVU:</b>	<b>Halter:</b>
ZKE–Kontrollen auf der Strecke und Weiterleitung der Unregelmässigkeiten an das EVU	Zugführung wird Heissläufer vermeidet / technische Abfahrtskontrolle durch Visiteur	Regelmässige Wartung und Instandhaltung gemäss international geltenden Vorschriften

«Die Digitalisierung wird die genannten Prozess in Zukunft unterstützen und verbessern»