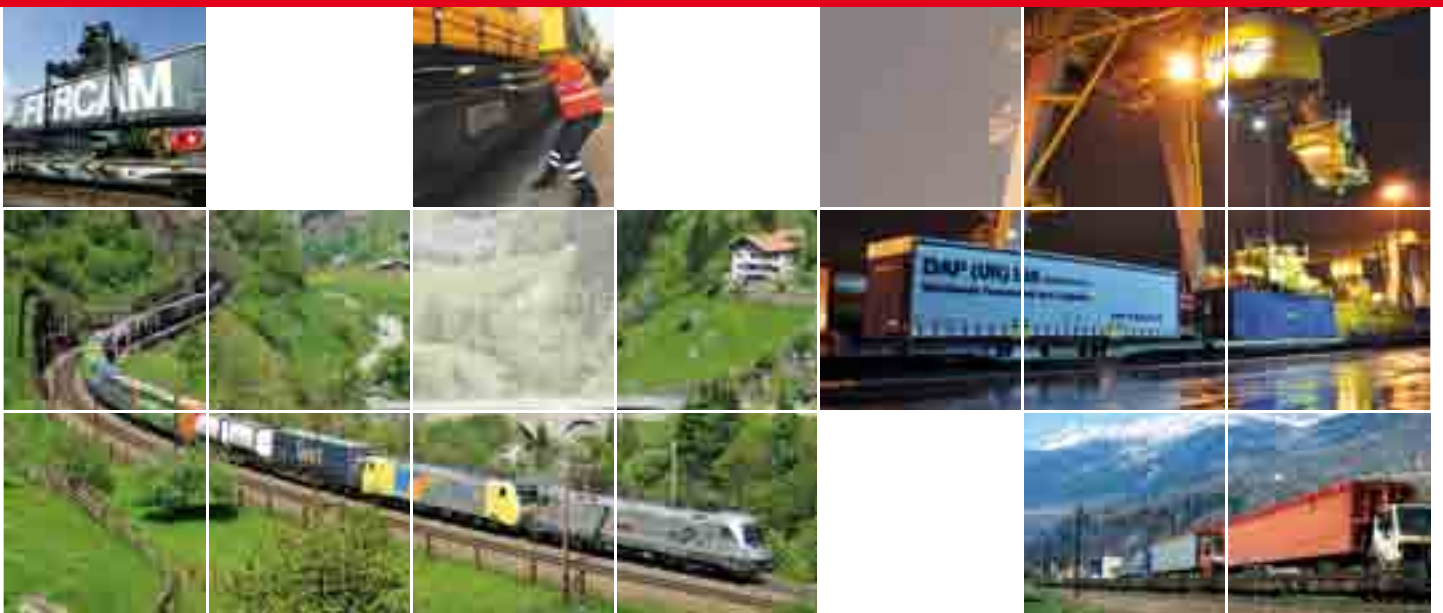


Geschäftsbericht 2008





## Profil der Hupac Gruppe

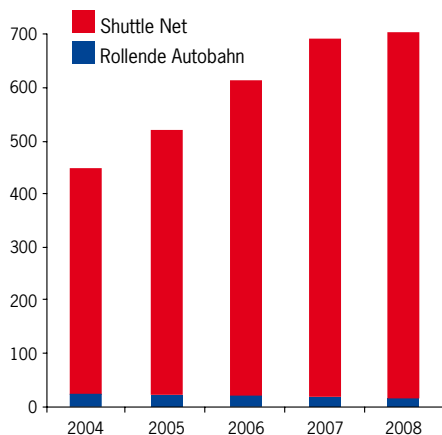
Hupac ist das führende Unternehmen im kombinierten Verkehr durch die Schweiz und gehört zu den Marktleadern in Europa. Hupac setzt sich dafür ein, dass immer mehr Güter auf der Schiene anstatt auf der Strasse befördert werden und leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsverlagerung und zum Umweltschutz.

Mit 439 Mitarbeitenden betreibt Hupac ein Netzwerk von 110 Zügen täglich zwischen den grossen europäischen Wirtschaftsräumen sowie zwischen den Häfen und dem Hinterland. 2008 betrug das Verkehrsvolumen 702.308 Strassensendungen.

Die Hupac AG wurde 1967 in Chiasso gegründet. Heute besteht die Hupac Gruppe aus zehn Unternehmen mit Sitz in der Schweiz, in Deutschland, Italien, den Niederlanden und Belgien. Rund 100 Aktionäre sind an der Gesellschaft beteiligt. Das Aktienkapital von CHF 20 Mio. wird zu 72% von Logistik- und Transportunternehmen und zu 28% von Bahnen gehalten.

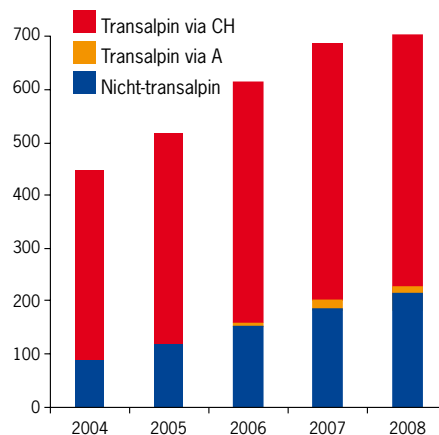
### Verkehrsentwicklung nach Geschäftsfeldern

Strassensendungen in 1000



### Verkehrsentwicklung nach Verkehrsart

Strassensendungen in 1000










Gründungsjahr	1967
Aktienkapital	CHF 20 Mio.
Aktionäre	ca. 100
Kapitalstruktur	72% Logistik- und Transportunternehmen 28% Bahnen
Hauptsitz	Chiasso
Operative Standorte/ Vertretungen	Basel, Busto Arsizio, Oleggio, Singen, Köln, Duisburg, Rotterdam, Antwerpen, Taulov, Warschau
Positionierung	Unabhängiger Operateur des kombinierten Verkehrs
Geschäftsfelder	Shuttle Net mit 108 Zügen pro Tag Rollende Autobahn mit 2 Zügen pro Tag
Verkehrsvolumen 2008	702.308 Strassensendungen – 12,4 Mio. Nettotonnen ▶ Shuttle Net: 685.780 Strassensendungen – 12,1 Mio. Nettotonnen ▶ Rollende Autobahn: 16.528 Strassensendungen – 0,3 Mio. Nettotonnen
Rollmaterialbestand	6.087 Wagenmodule 13 Strecken- und/oder Manöverlokomotiven
Terminalbetrieb	Busto Arsizio-Gallarate, Oleggio, Desio, Novara RAlpin, Aarau, Basel, Chiasso, Singen, Ede
Informationstechnik	Goal, integrierte Softwarelösung für den intermodalen Verkehr Cesar, Kunden-Informationssystem mit 370 angeschlossenen Terminals E-train, satellitengestütztes Zugortungssystem Ediges, Datenaustauschsystem auf XML-Basis
Mitarbeitende	439
Qualität und Umwelt	Qualitätsmanagementsystem gemäss ISO 9001:2000 Umweltmanagementsystem gemäss ISO 14001:2004
Finanzdaten	Jahresumsatz CHF 588,2 Mio. (EUR 370,7 Mio.) Jahresgewinn CHF 2,8 Mio. (EUR 1,8 Mio.) Cash flow CHF 33,9 Mio. (EUR 21,4 Mio.)

Stand: 31.12.2008

# Geschäftsbericht 2008

---

<b>Vorwort</b>	2	
<hr/>		
<b>Die Hupac Gruppe</b>		
Corporate Governance	7	
Das Jahr 2008 im Überblick	8	
Vision und Leitbild der Hupac Gruppe	11	
Die Nachhaltigkeitsstrategie der Hupac im Gütertransport	12	
Kommunikation mit den Stakeholdern	14	
<hr/>		
<b>Die wirtschaftliche Verantwortung der Hupac</b>		
Wirtschaftliche Entwicklung	16	
Verkehrsentwicklung	17	
Betriebliche Ressourcen	20	
Qualität, Sicherheit und Produktivität	22	
Kunden	23	
Lieferanten	24	
<hr/>		
<b>Die Umweltverantwortung der Hupac</b>		
Umweltzertifizierung	26	
Umweltleistungen	26	
<hr/>		
<b>Die gesellschaftliche Verantwortung der Hupac</b>		
Mitarbeitende	30	
Verlagerungspolitik	31	
Beziehungen zu Institutionen und Gemeinwesen	32	
<hr/>		
<b>Jahresrechnungen</b>		
Konsolidierte Jahresrechnung	34	
Jahresrechnung der Hupac AG	40	

---



### Gemeinsam die Krise meistern

2008 war ein schwieriges Jahr – für Hupac, den kombinierten Verkehr und die Logistikbranche insgesamt. Zu Beginn des Jahres ist Hupac sehr gut mit zweistelligen Zuwachsraten gestartet. Bereits im zweiten Quartal kühlte sich die Nachfrage ab und machte eine Anpassung der Kapazitäten erforderlich. Im Verlauf der zweiten Jahreshälfte wurden die Auswirkungen der Finanzkrise auf die Realwirtschaft immer deutlicher. Im letzten Quartal brach der Güterverkehr branchenübergreifend ein und zog auch die Verkehrsentwicklung der Hupac tief ins Minus. Am Jahresende blieb nur noch ein kleines Wachstum von 1,8% übrig. Insgesamt beförderte Hupac 702.308 Strassensendungen auf der Schiene – ein neuer, wenn auch knapper Rekord.

Angesichts des Konjunkturabschwungs ergriff Hupac rasch Massnahmen, um das Unternehmen trotz schwieriger Rahmenbedingungen zu einem akzeptablen Ergebnis zu führen. Im Vordergrund stand die Anpassung der Kapazität an die drastisch gesunkene Nachfrage. Das Verkehrsangebot für 2008 war für beträchtlich höhere Volumen ausgelegt worden und musste in mehreren Etappen zurückgefahren werden, um wirtschaftlich tragbare Zugauslastungen zu erreichen. Durch Neustrukturierungen und Gateway-Lösungen konnte das Netzwerk in allen wichtigen Märkten aufrechterhalten werden.

Hupac glaubt trotz Krise ungebrochen an die Zukunft des kombinierten Verkehrs. Deshalb haben wir 2008 CHF 73,5 Millionen in dessen Ausbau investiert. Die eigene Wagenflotte wurde vergrössert, der wichtigste Terminal Busto Arsizio-Gallarate modernisiert und der Ausbau neuer Terminalka-

pacitäten in Angriff genommen. Im September begannen die Bauarbeiten für die Errichtung des HTA Hupac Terminal Antwerp. Im Oktober beteiligte sich Hupac an der Gründung des Joint Ventures Combinant, dessen Zweck der Bau eines weiteren Terminals im Hafengebiet von Antwerpen ist. Damit hat Hupac wichtige Weichen für ihre Zukunft im rasch wachsenden Benelux-Markt gestellt.

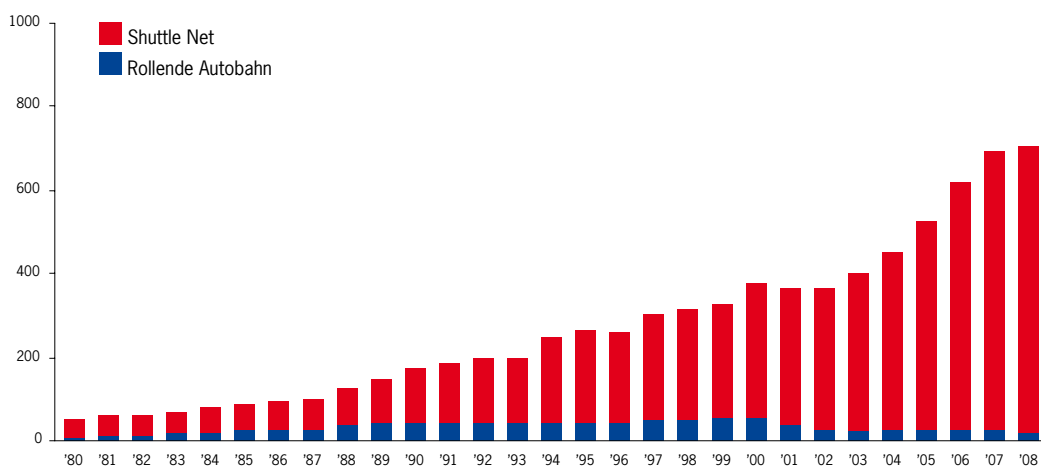
Die Verschärfung der Rezession im laufenden Jahr machte weitere Massnahmen unumgänglich, so etwa die Reduktion des Mietwagenbestands und die Aufschiebung eines Teils der geplanten Investitionen in Rollmaterial und Infrastruktur. In einigen Bereichen wurde auch Kurzarbeit eingeführt. Ich bin beeindruckt, wie professionell und engagiert das Hupac-Team unter diesen schwierigen Bedingungen handelt und danke allen Mitarbeitenden dafür.

Krisen meistert man am besten, indem man ihnen zuvorkommt, erkannte bereits der amerikanische Ökonom Walt W. Rostow. Hupac hat frühzeitig damit angefangen: durch nachhaltiges Wirtschaften, kontinuierliche Investitionen und den Aufbau einer soliden Basis.

Die Dynamik der gegenwärtigen Krise erfordert jedoch einen wesentlich weiteren Blickwinkel. Die in der Nachkriegszeit einmalige, massive Schrumpfung des internationalen Güterausstauschs in Europa um über 20% quer durch alle Sparten wirkt sich für den kombinierten Verkehr besonders gravierend aus. Sinkende Volumen führen dazu, dass die Operateure ungenügend ausgelastete Verbindungen wegen der hohen Fixkosten aufgeben müssen. Die Folgen sind absehbar: Das in Jahrzehnten aufgebaute europäische Kombi-Netz-

### Verkehrsentwicklung 1980-2008

Strassensendungen in 1000



werk wird ausgedünnt, im Domino-Effekt wandern weitere Verkehre auf die Strasse ab, und noch mehr Verbindungen müssen eingestellt werden – ein Szenario, das nicht nur Hupac, sondern den gesamten kombinierten Verkehr in Europa bedroht.

Dieser Entwicklung zuvorzukommen ist heute eine dringende Aufgabe der Verkehrspolitik. Um zu verhindern, dass die gegenwärtige Krise das System des kombinierten Verkehrs irreparabel schädigt und den Verlagerungsprozess um Jahre zurückwirft, ist ein koordiniertes Vorgehen aller Partner der Transportkette und der öffentlichen Institutionen erforderlich.

Der Preisdruck der Industrie, der über die Transportunternehmen an die Kombi-Operateure weitergegeben wird, macht eine angemessene Tarifpolitik seitens der Bahnen erforderlich, zumal die Strasse durch die grossen Überkapazitäten an Laderaum einem massiven Wettbewerbsdruck ausgesetzt ist. Dies ist nicht der richtige Moment für Preiserhöhungen seitens der Bahnen.

Wir stellen dagegen mit Befriedigung fest, dass sich einzelne Bahnen angesichts der Rezession partnerschaftlich für den Erhalt des Kombi-Netzwerks einsetzen. Und wir sind zuversichtlich, dass die Institutionen in der Schweiz, der EU und den einzelnen europäischen Ländern rasch Lösungen finden werden, damit der kombinierte Verkehr diese schwierige Phase überbrücken kann.

Neben grossen Herausforderungen birgt das laufende Jahr auch neue Chancen. Diese nutzen wir aktiv, um unsere Position als einer der führenden Kombi-Operateure Europas zu behaupten. Zu Beginn des Jahres konnte Hupac eine Verbindung zwischen Taulov und Verona ins Shuttle Net integrieren. Im März weihen wir neue Verbindungen nach Spanien und Portugal ein. Weitere Verbindun-

gen sind in Planung, sowohl auf der Nord-Süd- als auch auf der Ost-West-Achse. Mit diesen Produktinnovationen unterstreicht Hupac ihre Absicht, das Netzwerk trotz Krise in enger Zusammenarbeit mit ihren Kunden auszubauen und systematisch den Anforderungen der Logistik anzupassen.

Das Ende der Wirtschaftskrise erwarte ich nicht vor 2010. Das ganze Jahr 2009 wird für Hupac und ihre Mitarbeitenden eine grosse Herausforderung bleiben. Dies ist aber auch eine hervorragende Gelegenheit, um zentrale Unternehmensprozesse neu zu gestalten. Hupac will die Krise nutzen, um Ballast abzuwerfen und um noch flexibler, schneller und kundenorientierter zu werden. Wir wollen uns noch klarer auf unsere Wettbewerbsvorteile – europaweite Vernetzung, Sicherheit, Zuverlässigkeit – fokussieren, um dem Markt noch grösseren Mehrwert zu bieten. Wir sind überzeugt, mit dieser Strategie gestärkt aus der Krise hervorzugehen.

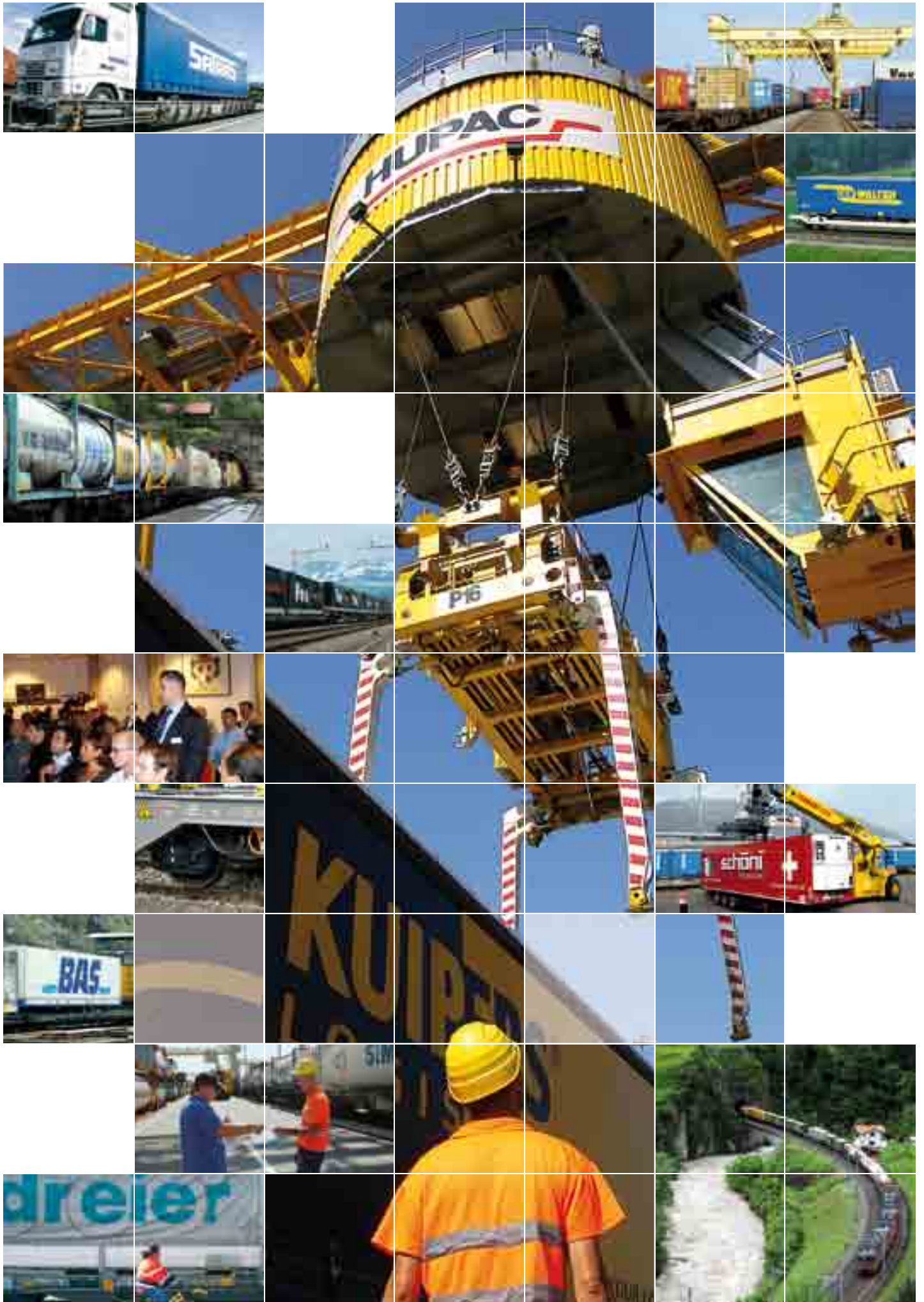
An dieser Stelle möchte ich den Mitarbeitenden der Hupac Gruppe, den Kunden, den Aktionären, Geschäftspartnern und Institutionen herzlich für ihr Vertrauen danken. Gemeinsam bauen wir das System des kombinierten Verkehrs aus und schaffen dadurch einen Mehrwert für die Wirtschaft, die Umwelt und die Gesellschaft. Zu dieser Verpflichtung stehen wir – in sicheren wie auch in unsicheren Zeiten.



Dr. Hans-Jörg Bertschi  
Präsident des Verwaltungsrats

Chiasso, im April 2009

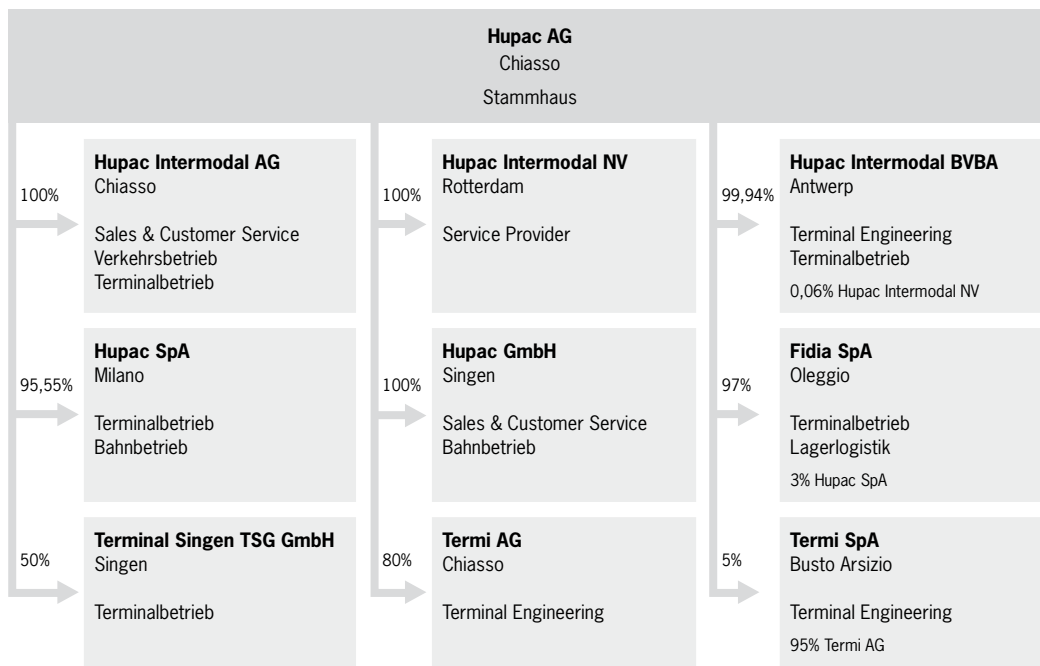






**Die Hupac Gruppe**





### Verwaltungsrat der Hupac AG

Name	Alter	Position	Nationalität	Erstmalige Nominierung	Ablauf des Mandats
Dr. Hans-Jörg Bertschi	52	Präsident seit 1993	Schweizer	1987	2010
Dr. Thomas Baumgartner	55	Mitglied	Italiener	1990	2010
Thomas Hoyer	59	Mitglied	Deutscher	1988	2010
Ing. Nicolas Perrin	50	Mitglied	Schweizer	2008	2010
Bruno Planzer	66	Mitglied	Schweizer	1989	2010
Nils Planzer	38	Mitglied	Schweizer	2008	2010
Peter Hafner	53	Sekretär	Schweizer	1999	2010

### Geschäftsleitung der Hupac Gruppe

<b>Hupac AG</b>	Bernhard Kunz Peter Hafner Peter Howald Piero Solcà Aldo Croci Giorgio Pennacchi Peter Hafner	<i>Direktor</i> <i>Stv. Direktor</i> <i>Intermodal Services</i> <i>Logistics &amp; QMS/EMS</i> <i>Information Technology</i> <i>Engineering</i> <i>Finance &amp; Administration</i>
<b>Hupac Intermodal AG</b>	Bernhard Kunz Peter Howald	<i>Direktor</i> <i>Stv. Direktor</i>
<b>Hupac Intermodal NV</b>	Mark Jansen	<i>Betriebsleiter</i>
<b>Hupac Intermodal BVBA</b>	Dirk Fleerackers	<i>Betriebsleiter</i>
<b>Hupac SpA</b>	Francesco Crivelli Sergio Crespi	<i>Delegierter VR</i> <i>Direktor</i>
<b>Hupac GmbH</b>	Sascha Altenau	<i>Direktor</i>
<b>Fidia SpA</b>	Paolo Paracchini	<i>Delegierter VR</i>
<b>Terminal Singen TSG GmbH</b>	Sascha Altenau Gerhard Bukowski	<i>Direktor</i> <i>Direktor</i>
<b>Termi AG</b>	Peter Hafner	<i>Direktor</i>
<b>Termi SpA</b>	Peter Hafner	<i>Präsident</i>

### Struktur der Hupac Gruppe

Ende 2008 bestand die Hupac Gruppe aus zehn Unternehmen mit Sitz in der Schweiz, in Deutschland, Italien, den Niederlanden und Belgien. Jedes dieser Unternehmen trägt mit den Lösungen, die es in seinem spezifischen Tätigkeitsbereich entwickelt, zur Schlagkraft der Gruppe als Ganzes bei.

Im Berichtsjahr ist die Erweiterung der Organisationsstruktur der 2007 gegründeten Hupac Intermodal BVBA in Antwerpen zu erwähnen. Im Dezember 2008 trat Dirk Fleerackers als Betriebsleiter in das Unternehmen ein. In dieser Funktion verfolgt er vornehmlich operative, aber auch administrative Belange, begleitet den Bau des HTA Hupac Terminal Antwerp und vertritt die Interessen der Hupac vor Ort.

### Verwaltungsrat

Wichtige Veränderungen fanden im Verwaltungsrat der Hupac AG statt. Im Mai 2008 wählte die Generalversammlung Ing. Nicolas Perrin, Direktor der SBB Cargo, in den Verwaltungsrat. Er folgt auf Daniel Nordmann, der im August 2007 sein Amt niedergelegt hat. Neu im Verwaltungsrat ist auch Nils Planzer, Direktor der Planzer AG. Er folgt auf Theo Allemann, Direktor der Hupac AG von 1968 bis 2003, der im Mai 2008 nach Erreichen der Altersgrenze aus dem Verwaltungsrat ausgeschieden ist.

Der Verwaltungsrat der Hupac AG setzt sich aus sechs Mitgliedern zusammen. Aktionäre von Hupac sind, den Statuten zufolge, in erster Linie Transportunternehmen, die sich aktiv für die Weiterentwicklung des kombinierten Gütertransports engagieren. Der Verwaltungsrat der Hupac AG setzt sich entsprechend auch mehrheitlich aus Unternehmen bzw. delegierten Verwaltungsräten solcher Firmen zusammen. Mit Deutschland und Italien sind zwei wichtige geografische Märkte abgedeckt. In seiner aktuellen Zusammensetzung vertreten die Mitglieder des Verwaltungsrats gesamthaft mehr als zwei Drittel der Stimmrechte aller Aktionäre. Die Zusammensetzung des Verwaltungsrats der Hupac Intermodal AG und der Termi AG entspricht derjenigen der Hupac AG. Bei den anderen Gesellschaften der Hupac Gruppe werden die Verwaltungsräte mehrheitlich von Mitgliedern der Geschäftsleitung des Mutterhauses gestellt.

### Kapitalstruktur

Im Berichtsjahr verfügte die Hupac AG über ein Aktienkapital von CHF 20 Mio. Am Unternehmen sind rund 100 Aktionäre beteiligt. 72% des Kapitals wird von Transport- und Logistikunternehmen aus der Schweiz, Deutschland, Italien, Frankreich, Österreich und den Niederlanden gehalten, 28% von Bahnunternehmen. Damit ist für Marktnähe gesorgt, und die Unabhängigkeit von den Bahnen bleibt gewährleistet.

### Wesentliche Minderheitsbeteiligungen

Neben den Beteiligungen an den Firmen der Unternehmensgruppe unterhält die Hupac AG wesentliche Minderheitsbeteiligungen an verschiedenen Unternehmen im Tätigkeitsumfeld des kombinierten Verkehrs. Ende 2008 waren dies die Kombiope-  
rateure Cemac und RALpin und der Datenverarbeitungsdienstleister Cesar Information Services. Im Juni 2008 hat die Hupac AG ihre Anteile an der belgischen Privatbahn DLC verkauft. Im Oktober 2008 gründete Hupac gemeinsam mit BASF und IFB die Firma Combinant NV mit Sitz in Antwerpen. Zweck des Unternehmens ist der Bau und der Betrieb eines neuen Umschlagterminals auf dem BASF-Areal im Norden des Hafens von Antwerpen. Am Grundkapital von EUR 500.000 ist BASF mit 45%, Hupac mit 35% und IFB mit 20% beteiligt.

### Organisationsreglement

Das Organisationsreglement der Hupac Gruppe regelt die Konstituierung und Beschlussfassung sowie die Aufgaben und Zuständigkeiten des Verwaltungsrats, des Präsidiums des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung. Dieses Reglement gilt nicht nur für das Mutterhaus, sondern in wichtigen Fragen für alle Unternehmen der Hupac Gruppe.

### Risikomanagement

Hupac verfügt über ein Risikomanagementsystem, das durch frühzeitige Erkennung von Gefahren die Gruppe vor bedeutenden finanziellen Verlusten bewahren soll. Herzstück des Systems ist ein Risikokatalog, für dessen Aktualisierung die Geschäftsleitung der Hupac AG zuständig ist. Die laufenden Informationen über den Stand der Risikosteuerung werden regelmässig dem Verwaltungsrat vorgelegt.

## Das Jahr 2008 im Überblick

<b>Januar</b>	▶ Verdichtung der Abfahrten auf der Verbindung Duisburg ⇌ Buna/Schwarzheide
<b>Februar</b>	▶ Verkehrsaufnahme des Zugs Slawkow ⇌ Moskau in Partnerschaft mit Russkaya Troyka ▶ Einführung einer neuen Rola-Verbindung Singen ⇌ Lentate sul Seveso als Ersatz für die eingestellte Verbindung Singen ⇌ Milano Greco Pirelli ▶ Bestellung von 170 Taschenwagen T5 und 80 Taschenwagen T4.2
<b>März</b>	▶ Frequenzerhöhung auf der Verbindung Duisburg ⇌ Krems
<b>April</b>	▶ Schliessung der Verbindungen Piacenza ⇌ Oleggio/Busto, Perpignan ⇌ Basel und Duisburg ⇌ Wiler/Birrfeld
<b>Mai</b>	▶ Neuer Shuttlezug Antwerpen ⇌ Bordeaux in Zusammenarbeit mit Naviland Cargo ▶ Nicolas Perrin und Nils Planzer werden in den Verwaltungsrat der Hupac AG gewählt
<b>Juni</b>	▶ Neustrukturierung des Verkehrs zwischen Zeebrugge und Italien mit Einführung einer Verbindung Zeebrugge ⇌ Busto Arsizio via Gateway Ludwigshafen
<b>Juli</b>	▶ Frequenzerhöhung des Shuttles Stabio ⇌ Aarau mit einer Abfahrt am Wochenende
<b>September</b>	▶ Wiedereröffnung des sanierten Moduls S2 im Terminal Busto Arsizio-Gallarate und Beginn der Renovierungsarbeiten im Modul S3 ▶ Baubeginn des HTA Hupac Terminal Antwerp
<b>Oktober</b>	▶ Gründung der Terminalgesellschaft Combinant NV, Antwerpen, gemeinsam mit BASF und IFB
<b>Dezember</b>	▶ Einstellung der Züge Frankfurt/Mannheim ⇌ Busto, Frankfurt ⇌ Rotterdam, Duisburg ⇌ Hamburg/Lübeck, Busto ⇌ Genua ▶ Neues Betriebskonzept für den Verkehr zwischen Deutschland und Österreich/Ungarn mit Direktführung der Züge ▶ Umstrukturierung der Verbindung Singen ⇌ Milano Certosa und Einstellung der Rola-Verbindung Singen ⇌ Lentate sul Seveso wegen der Sanierung des Tunnels Monte Olimpino II ▶ Bestellung von 50 Containertragwagen

## Verkehrstechniken

Der intermodale Verkehr kombiniert verschiedene Verkehrsträger: Strasse, Schiene, Wasser und Luft.

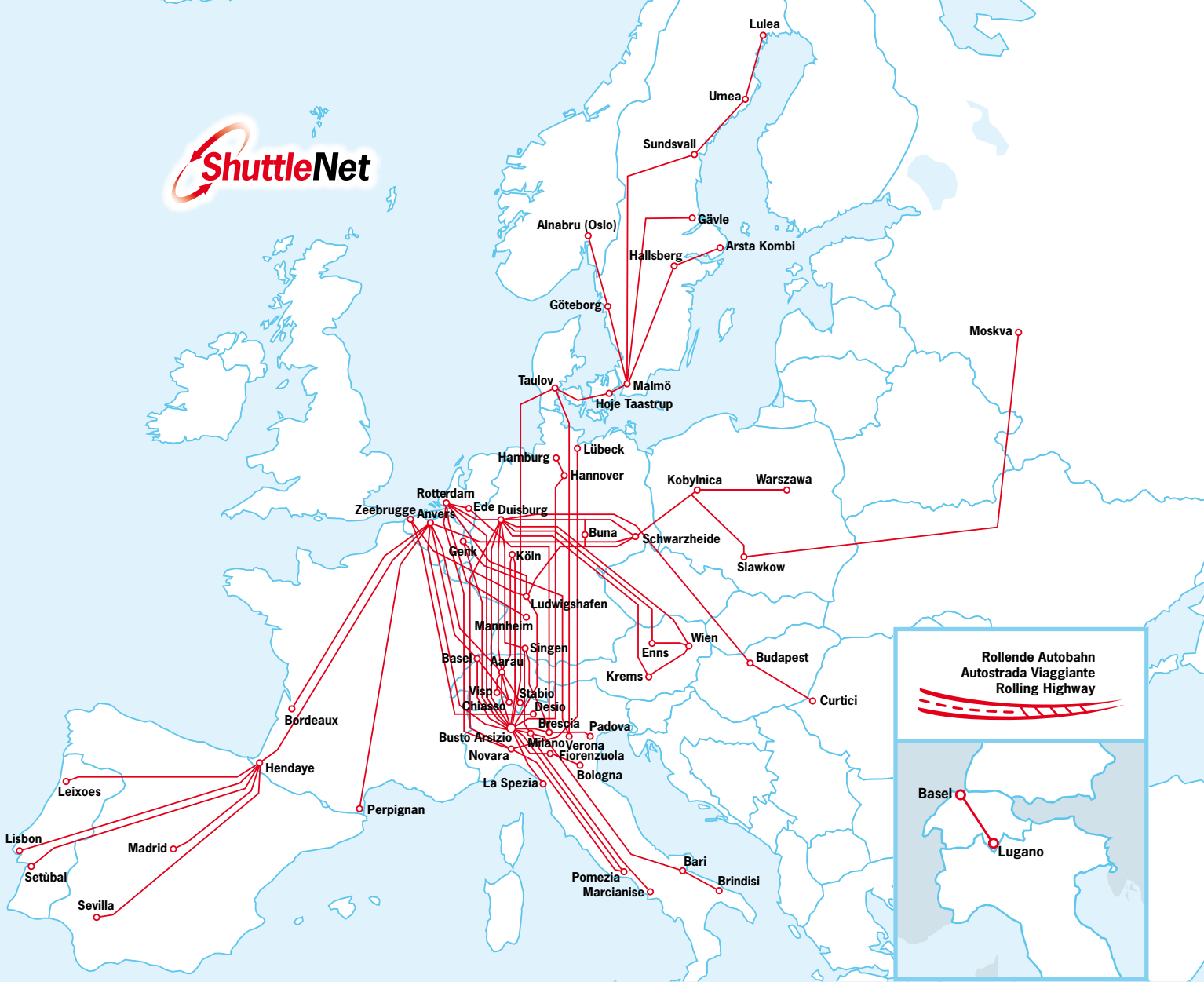
Im **unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV)** wird die Ladeinheit auf der Strasse oder per Schiff im Verladeterminale angeliefert und auf den Zug umgeschlagen. Die weitere Beförderung erfolgt auf der Schiene, zumeist über lange, internationale Strecken. Befördert wird nur die Ladeinheit, also der Container, Sattelanhängler oder Wechselbehälter, während der Fahrer am Terminal zurückbleibt. Am Bestimmungsterminal übernimmt ein anderer Lkw die Sendung und führt sie bis zur Enddestination weiter.

Der unbegleitete kombinierte Verkehr, den Hupac unter dem Namen "Shuttle Net" anbietet, verbindet die Vorteile von Strasse und Schiene und ist eine wichtige Alternative im europäischen Gütertransport. Auf transalpinen Strecken ist er bereits ab 300 km wettbewerbsfähig. Immer mehr Transport- und Logistikunternehmen verlagern ihre langströmi-

gen Verkehre auf die Schiene, um Staus, Fahrer-mangel, steigenden Energiekosten und fiskalischen Belastungen wirkungsvoll zu begegnen und um der Nachfrage nach umweltfreundlichen Transporten gerecht zu werden.

Mit Shuttle Net verbindet Hupac die wichtigsten Wirtschaftsräume Europas. Bei grossen Entfernungen erfolgt ein Zwischentransfer auf Gateway-Terminals, bei dem die Sendung von einem Zug auf einen anderen umgeladen wird. So erreichen die Transporte auch periphere Wirtschaftsräume und nutzen die Vorteile eines grossen intermodalen Netzwerks.

Die **Rollende Autobahn (Rola)** ist ein Ergänzungsangebot im alpenquerenden kombinierten Verkehr. Mit dieser Verkehrstechnik können Lkw, die für den unbegleiteten Verkehr nicht ausgerüstet sind, die Alpen auf dem Schienenweg überqueren. Im Terminal wird der komplette Lkw auf spezielle Bahnwagen verladen. Der Fahrer reist in einem Begleitwagen mit, in dem er seine gesetzliche Ruhezeit verbringt.

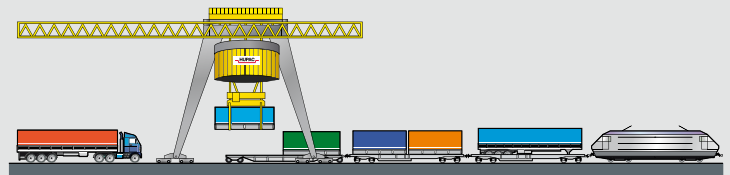


Hupac betreibt eine Rollende Autobahn auf der Gotthardstrecke zwischen Basel und Lugano. Das Verkehrsvolumen ist gering, denn die niedrige Profilhöhe des Gotthardtunnels schränkt das Marktpotential stark ein. Günstigere Voraussetzun-

gen bietet der 4-Meter-Korridor Lötschberg/Simplon. Auf dieser Strecke betreibt die RAlpin eine Rollende Autobahn für Transitverkehre zwischen Freiburg und Novara. An der Firma RAlpin AG sind BLS, Hupac, SBB und Trenitalia beteiligt.

### Unbegleiteter kombinierter Verkehr: Shuttle Net

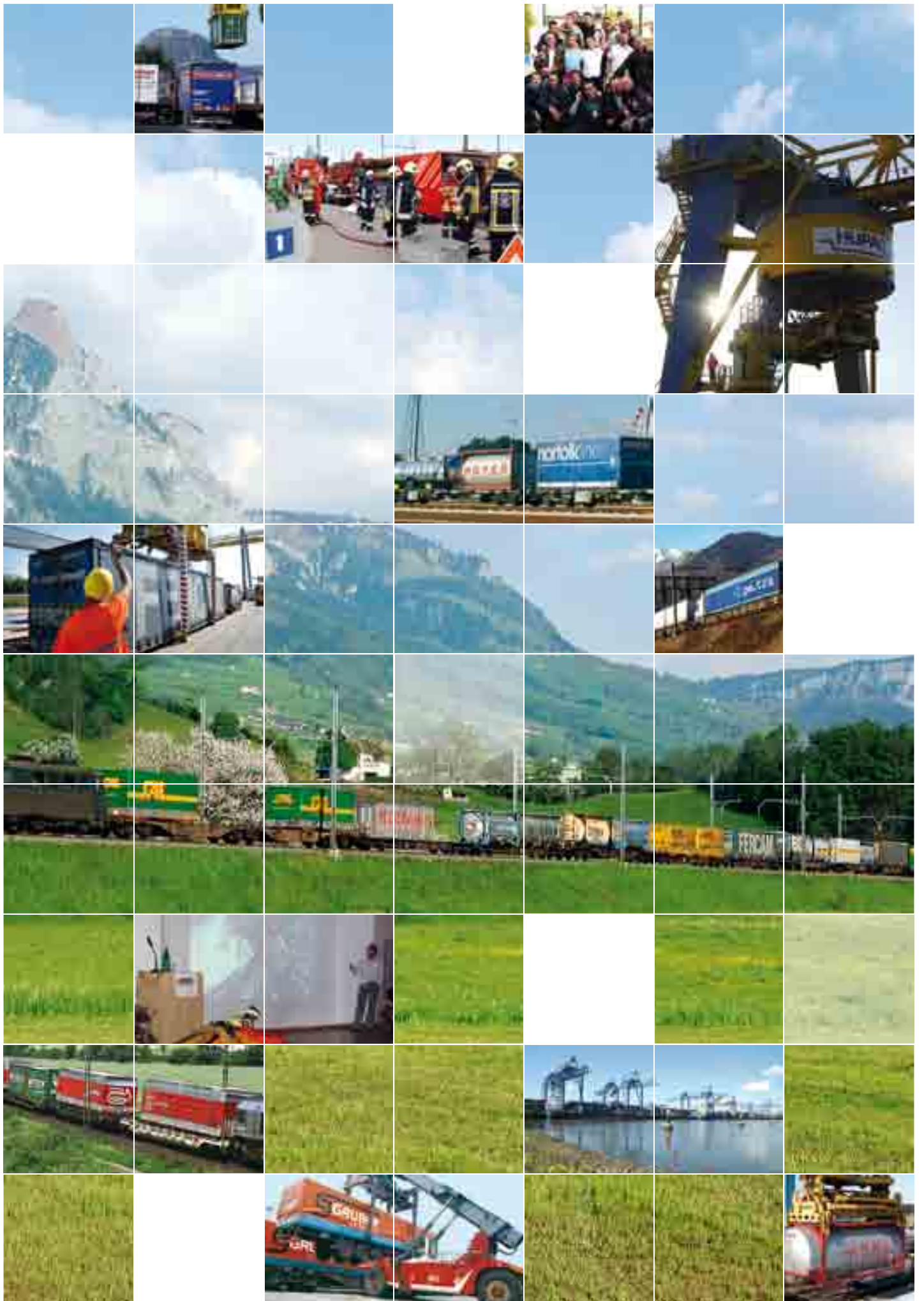
- ▶ Beförderung von Containern, Sattelauflegern und Wechselbehältern auf der Schiene
- ▶ Verbindung der grossen europäischen Wirtschaftsräume
- ▶ Transporte von Terminal zu Terminal bzw. vom Hafen zum Hinterlandterminal
- ▶ Wettbewerbsfähig auf Strecken ab 300 km



### Rollende Autobahn

- ▶ Transport von kompletten Lkw per Bahn
- ▶ Der Fahrer reist in einem Begleitwagen mit
- ▶ Ergänzungsangebot für die Überquerung der Alpen





## Vision und Leitbild der Hupac Gruppe

### Vision

Hupac gehört zu den führenden unabhängigen Anbietern im intermodalen Verkehr Europas. Wir wollen dazu beitragen, dass im wachsenden Transportmarkt immer mehr Güter auf der Schiene befördert werden. Damit schonen wir die Umwelt und werden unserer gesellschaftlichen Verantwortung gerecht.

Durch maximale Effizienz wollen wir die Kosten pro Ladeinheit weiter senken.

Für unsere Kunden sind wir ein verlässlicher Partner. Gemeinsam mit ihnen wollen wir wachsen. Unser Ziel ist es, eine mengenmässige Zunahme von jährlich 10-12% zu erreichen.

### Leitbild

Durch effiziente und innovative Dienstleistungen im intermodalen Verkehr will Hupac den vielseitigen Anforderungen des europäischen Güterverkehrs gerecht werden. Qualität, Kostenorientierung und Sicherheit stehen dabei im Mittelpunkt.

Für die kommenden Jahre rechnet Hupac mit einem durchschnittlichen Wachstum von 10-12% pro Jahr. Bei einem prognostizierten Marktwachstum von jährlich 3% will das Unternehmen in erster Linie Marktanteile des Strassenverkehrs gewinnen.

#### Kundenorientiert handeln

Oberstes Ziel sind zufriedene, loyale Kunden. Hupac entspricht ihren Anforderungen mit marktorientierten, verlässlichen Transportlösungen. Flexibilität, Innovationsbereitschaft und die ständige Verbesserung der Servicequalität sind zentrales Handlungsprinzip auf allen Ebenen des Unternehmens.

#### Gut ausgebildete, motivierte Mitarbeitende

Die wichtigsten Ressourcen des Unternehmens sind die Mitarbeitenden. Ihnen werden attraktive Arbeitsbedingungen und ständige Aus- und Weiterbildung geboten. Hupac legt Wert auf ein offenes, verständnisvolles Unternehmensklima und fördert Motivation, Teamgeist und Eigenverantwortung.

#### Durchbruch des intermodalen Verkehrs

Bereits heute werden zwei Drittel des alpenquerenden Güterverkehrs durch die Schweiz auf der Schiene abgewickelt. Hupac will den intermodalen Verkehr zwischen den europäischen Wirtschaftsräumen zur prioritären Transportlösung machen und steht damit grundsätzlich hinter der Schweizer Verkehrspolitik.

#### Partnerschaften und Ausbau des multimodalen Netzwerks

Hupac arbeitet am kontinuierlichen Ausbau des multimodalen europäischen Netzwerks in Eigenregie oder in Zusammenarbeit mit starken Partnern. Richtschnur von Kooperationen ist die Optimierung der gesamten Logistikkette durch Bündelung und Nutzung der Stärken jedes einzelnen Marktpartners. Hupac strebt eine Zusammenarbeit mit anderen KV-Operateuren an, wo sich Synergien entwickeln lassen und das Netzwerk ergänzt werden kann. Im Bahnbereich arbeitet Hupac mit bevorzugten Partnern in Europa nach dem Prinzip der durchgehenden Traktionsverantwortung zusammen.

#### Effiziente Prozesse

Durch kostenbewusstes Handeln und weitestgehend standardisierte Prozesse sichern wir die Effizienz intern und gegenüber den Marktpartnern. Dabei kommt der Informationstechnik eine zentrale Bedeutung zu. Der Einsatz des Qualitätsmanagementsystems unterstützt dieses Vorhaben.

#### Gewinnerzielung und -verwendung

Die Hupac Gruppe will Gewinne erzielen, die den Bestand und die wirtschaftliche Unabhängigkeit des Unternehmens sichern. Unsere Investitionspolitik orientiert sich an nachhaltigem Wachstum und hoher Wertschöpfung, was eine risikogerechte Rendite des Aktienkapitals garantiert.

#### Umweltverantwortung

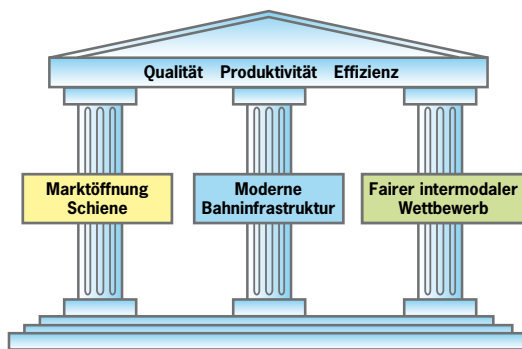
Durch die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene leistet Hupac einen massgeblichen Beitrag zu einer besseren Lebensqualität. Umweltgerechtes Handeln wird intern durch jeden Mitarbeitenden gelebt und von Hupac gefördert. Das Umweltmanagementsystem ist die verbindliche Richtlinie für umweltschonende Produktionsmethoden und den massvollen Umgang mit den natürlichen Ressourcen.

## Die Nachhaltigkeitsstrategie der Hupac im Gütertransport

### Wettbewerbsfähigkeit steigern

Hupac unterstützt aktiv die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Jahr für Jahr investiert das Unternehmen grosse Summen in Rollmaterial, Umschlaganlagen und Informatiklösungen und trägt dazu bei, den kombinierten Verkehr als wirtschaftliches und umweltfreundliches Verkehrssystem weiterzuentwickeln.

Der Erfolg des kombinierten Verkehrs hängt jedoch stark von verkehrspolitischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen ab. In der Schweiz ist die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs in der Verfassung verankert und mehrfach bei Volksabstimmungen bestätigt worden. Die Modernisierung der Schieneninfrastruktur – insbesondere die NEAT-Tunnel –, die Öffnung des Bahnmarkts und verschiedene flankierende Massnahmen zur Gewährleistung eines fairen intermodalen Wettbewerbs sind die wichtigsten verlagerungspolitischen Instrumente.



Auch die EU hat sich die Stärkung des Schienengüterverkehrs zum Ziel gesetzt. Kernpunkte der EU-Strategie für die Verkehrsverlagerung sind die bereits 1990 angestossene Bahnliberalisierung, die Einrichtung eines leistungsfähigen Bahnnetzes für den Güterverkehr und der Abbau der innereuropäischen technischen Hürden.

Die Umsetzung der Verkehrsverlagerung ist eine Generationenaufgabe, deren Bewältigung hohe Investitionen und die Berücksichtigung komplexer verkehrspolitischer Zusammenhänge erfordert. In der Folge fassen wir die Standpunkte der Hupac zu zentralen Themen zusammen.

### Marktöffnung Schiene: Triebfeder für die Verkehrsverlagerung

Die Bahnliberalisierung stellt für den kombinierten Verkehr eine enorme Chance dar und muss entschieden vorangetrieben werden. Trotz formeller Liberalisierung des Schienengüterverkehrs liegt der Marktanteil der neuen privaten Bahnunternehmen im europäischen Durchschnitt noch immer unter 10%. Protektionismus und Tendenzen zur Remonopolisierung bremsen die Entwicklung. Die länderspezifischen Unterschiede lassen jedoch klar erkennen, dass der Schienengüterverkehr am stärksten in den Ländern wächst, in denen die Marktöffnung am weitesten fortgeschritten ist.

### Standpunkte

- ▶ Bahnliberalisierung europaweit vorantreiben
  - in Bern, in Brüssel und in den einzelnen europäischen Ländern

### “Soviel UKV wie möglich – so wenig Rola wie nötig”

Der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) und die Rollende Autobahn (Rola) weisen verkehrstechnisch grosse Unterschiede auf. Während im UKV nur das Ladegefäss auf den Zug verladen wird und der Fahrer sowie die Zugmaschine am Terminal zurückbleiben, begleitet bei der Rollenden Autobahn der Fahrer den kompletten Lkw bei seiner Reise mit dem Zug.

Die Rola-Züge weisen folglich eine geringere Nettolast gegenüber dem UKV auf. Ein durchschnittlicher Rola-Zug transportiert rund 20 Lkw, während ein UKV-Zug 36 Strassensendungen verlagert. Die Folge sind höhere Produktionskosten pro verlagerte Einheit. Weitere Aspekte, die das Rola-System negativ belasten, sind die ineffiziente Nutzung der knappen Trassenkapazitäten, die um ein Vielfaches höheren Anschaffungs- und Wartungskosten für die erforderlichen Spezialwagen und der höhere Subventionsbedarf.

Auch die Umweltbilanz fällt günstiger für den UKV als für die Rola aus. Die durchschnittliche Transportdistanz ist im UKV wesentlich grösser, während bei der Rola nur über eine relativ kurze Strecke auf die Schiene verlagert wird. Dadurch liegen im UKV die CO<sub>2</sub>-Einsparungen um ein Vielfaches höher als bei der Rola.

Im kombinierten Verkehr durch die Schweizer Alpen entfallen heute rund 850.000 Strassensendungen auf den UKV und 100.000 auf die Rola. Dieser Verlagerungsmix soll auch zukünftig beibehalten werden. Der Schwerpunkt liegt weiterhin auf dem UKV, während die Rola als Ergänzungs- und Einstiegsangebot auch jene Transporte verlagert, die nicht über das spezielle, für den UKV erforderliche Equipment verfügen.

- ▶ Schlagkräftige, unabhängige Überwachungsstellen einrichten, die den Liberalisierungsprozess aktiv begleiten
- ▶ Homologierungsprozesse für Rollmaterial und Zulassungen für Lokomotivführer vereinfachen und international harmonisieren
- ▶ Technische Hürden und Einstiegsbarrieren abbauen, damit alle Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Chance im liberalisierten Bahnmarkt haben

### Moderne Bahninfrastruktur

In den vergangenen Jahrzehnten wurde überall in Europa verstärkt in die Strasseninfrastruktur investiert, während die Schiene vernachlässigt wurde. Für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene braucht es eine europaweite, langfristige Infrastrukturoffensive zugunsten der Bahn.

### Standpunkte

- ▶ NEAT-Anschlüsse im Norden und im Süden rechtzeitig bereitstellen, um Engpässe zu vermeiden
- ▶ Durchgängiger Ausbau des Gotthardkorridors für 4-Meter-Sattelaufleger nicht erst ab 2030, sondern bereits für 2018!
- ▶ Terminalengpässe beheben, beispielsweise in Rotterdam, Antwerpen, Rhein/Ruhr, Ost-Italien, Polen. Ohne Terminals kein kombinierter Verkehr!
- ▶ Produktivität der Schiene erhöhen: längere Züge (750 m), mehr Ladung pro Zug (Achslast 25 t), mehr Züge auf das Netz
- ▶ Reform des gewichtsbasierten Trassenpreissystems in der Schweiz: Diskriminierung des Güterverkehrs beseitigen!
- ▶ Prioritätenregelung überarbeiten: Gleichberechtigung von Personen- und Güterverkehr herstellen
- ▶ Ausreichend Trassenkapazitäten für den Schienengüterverkehr bereitstellen

### Fairer intermodaler Wettbewerb zwischen Strasse und Schiene













Das im Dezember 2008 verabschiedete Güterverkehrsverlagerungsgesetz der Schweiz regelt die verkehrspolitische Stossrichtung für den Zeitraum 2011-2018, lässt jedoch grossen Handlungsspielraum bei der Umsetzung der Massnahmen zu. Zentrale Forderungen der Hupac sind die Begrenzung des Kapazitätsausbaus der Rollenden Autobahn auf maximal 200.000 Stellplätze pro Jahr und die Förderung des kombinierten Verkehrs nach heutigem Muster. Bis zur Eröffnung der Flachbahn durch den Gotthard in rund zehn Jahren benötigt die Schiene finanzielle Unterstützung in der heutigen Grössenordnung, um im Wettbewerb mit der Strasse mithalten zu können.

Ein weiteres Thema ist die in vielen europäischen Ländern geführte Diskussion über die Einführung von extralangen Fahrzeugen für den Strassengüterverkehr, den sogenannten Gigalinern. Durch den massiven Produktivitätsgewinn dieser Fahrzeuge besteht die Gefahr einer Rückverlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Strasse.

### Standpunkte

- ▶ Angemessene KV-Förderung bis zur Öffnung des NEAT-Korridors
- ▶ Knappe Bahnkapazitäten effizient nutzen: schwerpunktmässiger Ausbau des UKV, Rola als Ergänzungsangebot
- ▶ Alpentransitbörse: hohes Risiko durch den langwierigen Verhandlungsprozess mit der EU
- ▶ Gigaliner: Gefahr einer Rückverlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Strasse

### Systemvergleich zwischen dem unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) und der Rollenden Autobahn (Rola)

	UKV	Rola
Nettonutzlast pro Zug	750 t	400 t
Mittlere Transportdistanz	800 km	300 km
CO <sub>2</sub> -Reduktion pro Sendungs-km im Vergleich zur Strasse	60%	23%
Investitionskosten pro Waggon		 
Wagenunterhaltskosten		   
Subventionsbedarf pro Sendung		  



## Transport, Umwelt und Qualität

Hupac setzt sich seit jeher für die Entwicklung eines umweltverträglichen Gütertransports ein, eine Aufgabe, der im besonders anfälligen Gebiet der Alpen eine grosse Bedeutung zukommt. 1997 erlangte Hupac als erster Anbieter im kombinierten Verkehr Europas die Zertifizierung nach dem Umweltstandard ISO 14001. Damit kann das Unternehmen seinen Kunden Transportlösungen anbieten, die den Bedürfnissen und Anforderungen der Umwelt Rechnung tragen.

Seit 1995 ist das Qualitätsmanagementsystem der Hupac gemäss ISO 9001 zertifiziert. Die Hupac Gruppe unternimmt alle Anstrengungen, um den Verkehr unter Erfüllung immer höherer Qualitätsstandards weiterzuentwickeln. Hupac versteht die Qualität als Verpflichtung zur ständigen Verbesserung der Leistungen und als Grundlage für ein

wechselseitiges Vertrauensverhältnis mit ihren Kunden, Partnern und Lieferanten.

Die Zertifizierung nach ISO 9001 und 14001 umfasst folgende Bereiche:

- ▶ Organisation, Abwicklung und Vermarktung des Verkehrs
- ▶ Betrieb von Terminals des kombinierten Verkehrs
- ▶ Entwicklung, Beschaffung und Bewirtschaftung des Rollmaterials
- ▶ Entwicklung und Anwendung von Softwarelösungen für den kombinierten Verkehr und Informationssystemen für die Kunden

Zertifiziert sind alle Unternehmen der Hupac Gruppe, die in den genannten Bereichen aktiv sind, namentlich das Mutterhaus Hupac AG, das für das operative Geschäft verantwortliche Tochterunternehmen Hupac Intermodal AG, die niederländische Filiale Hupac Intermodal NV und die italienische Hupac SpA.

## Kommunikation mit den Stakeholdern

---

Die Hupac Gruppe ist bestrebt, das Vertrauen ihrer Stakeholder zu erhalten und auszubauen. Stakeholder sind die Personen, Gruppen oder Institutionen, die dazu beitragen, dass Hupac ihre Aufgabe erfüllen kann oder deren Interesse dabei berührt werden. Dazu zählen all diejenigen, die Investitionen mit Blick auf die Geschäftstätigkeit der Hupac tätigen, allen voran die Aktionäre, aber auch die Mitarbeitenden, Kunden, Lieferanten und

Geschäftspartner. Stakeholder im weiteren Sinne sind die lokalen und nationalen Gemeinwesen, in denen Hupac tätig ist, die Umweltverbände und die künftigen Generationen.

Hupac pflegt eine transparente Informationspolitik und bemüht sich um einen offenen Dialog und eine aktive Kommunikation mit allen Stakeholdern.



## **Die wirtschaftliche Verantwortung der Hupac**

**Die wirtschaftliche Verantwortung der Hupac besteht darin, mit einer effizienten, wirksamen Geschäftsführung dafür zu sorgen, dass der Unternehmenserfolg wächst und die strategischen Entscheidungen so getroffen werden, dass der Wert des Unternehmens gesteigert und sein Fortbestand gesichert wird.**

## Wirtschaftliche Entwicklung

2008 stiegen die Erlöse aus Lieferungen und Leistungen der Hupac Gruppe um 2,3% auf CHF 588,2 Mio. Die Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen netto beliefen sich auf CHF 498,1 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von 7,0% entspricht. Der Bruttogewinn sank somit um 17,6% auf CHF 90,1 Mio.

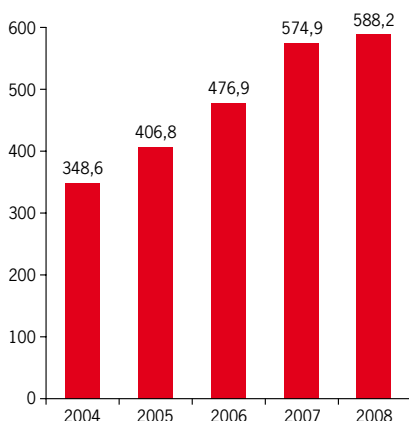
Trotz des Nachfragerückgangs im Laufe des Jahres und des Markteinbruchs im vierten Quartal konnte Hupac einen Jahresgewinn von CHF 2,8 Mio. erwirtschaften. Dies entspricht einer Minderung von 61,1% gegenüber dem Vorjahr. Der Cash flow der Gruppe gemäss der vereinfachten Berechnungsmethode – Jahresgewinn plus Abschreibungen und Veränderungen der Rückstellungen – belief sich per Jahresende auf CHF 33,9 Mio., was einem Rückgang von 43,8% entspricht.

Das Investitionsvolumen in Sachanlagen erreichte mit CHF 73,5 Mio. einen Höchststand. Die Investitionen betrafen vornehmlich die Anschaffung von Bahnwagen und den Bau bzw. Ausbau von Terminalinfrastrukturen in Belgien und Italien.

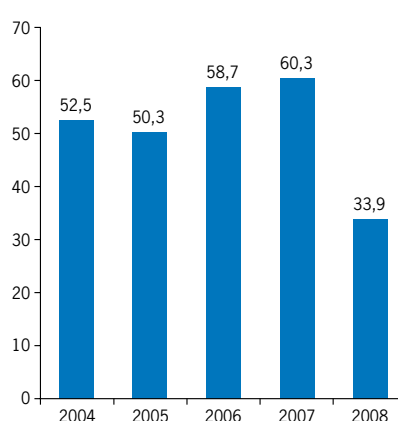
Unter Berücksichtigung der schwierigen konjunkturellen Situation kann die wirtschaftliche Entwicklung der Hupac Gruppe als akzeptabel bezeichnet werden.

Zahlen in CHF 1000	2008	2007	Veränderung in %
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	588.227	574.973	2,3
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen netto	498.152	465.637	7,0
Bruttogewinn	90.075	109.336	- 17,6
Jahresgewinn der Gruppe	2.810	7.223	- 61,1
Cash flow der Gruppe	33.889	60.347	- 43,8

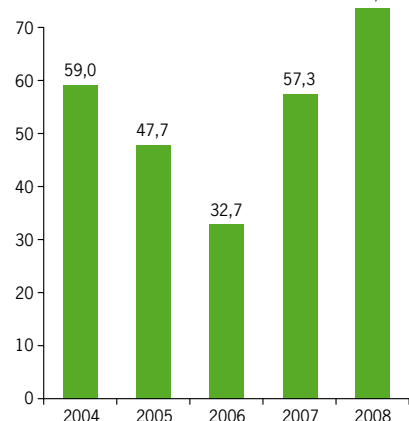
**Umsatz**  
in Mio. CHF



**Cash flow**  
in Mio. CHF



**Investitionen in Sachanlagen**  
ohne Anzahlungen, in Mio. CHF



## Verkehrsentwicklung

Nach einer fünfjährigen Phase lebhaften Wachstums mit zweistelligen Steigerungen verzeichnete Hupac im Geschäftsjahr 2008 einen Wachstumsstillstand. Insgesamt beförderte das Unternehmen 702.308 Strassensendungen auf der Schiene, was einem Zuwachs von 1,8% gegenüber 2007 entspricht. Grund für dieses nur sehr kleine Wachstum ist die Wirtschaftsrezession und die direkt damit einhergehende Abnahme der Güterströme.

Die Verkehrsentwicklung der Hupac reflektierte im Jahresverlauf die generelle wirtschaftliche Entwicklung. Während im ersten Quartal noch zweistellige Zuwachsraten erzielt wurden, verflachte sich das Wachstum im Laufe des Jahrs als Folge des Konjunkturabschwungs. Im letzten Quartal sank das Verkehrsvolumen rapide und lag in den Monaten November und Dezember rund 16% unter den Vorjahreswerten.

### Shuttle Net

Das Geschäftsfeld Shuttle Net steigerte das Volumen um 16.567 bzw. 2,5% auf 685.780 Strassensendungen. Das stärkste Wachstum wies erneut der nicht-transalpine kombinierte Verkehr mit einem Zuwachs von 14,1% gegenüber 2007 auf. Der transalpine Verkehr dagegen war

wegen der Wirtschaftsrezession erstmalig in der Geschichte der Hupac rückläufig und verzeichnete einen Rückgang von 2,1% auf 471.002 Strassensendungen.

Im Gegenteil lag der Schweizer Binnenverkehr, der sich mit einem Zuwachs von 29,1% sehr erfreulich entwickelte und ein Volumen von 21.000 Sendungen erzielte. Auch der Verkehr via Brenner konnte erneut zulegen und verzeichnete am Jahresende ein Volumen von 13.843 Strassensendungen, was einem Zuwachs von 6,3% gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Auf unverändertem Wachstumskurs befand sich das Marktsegment "andere europäische Verkehre". In diesem Bereich, welcher alle nicht-transalpinen und nicht-schweizerischen Verkehre umfasst, konnte das Sendungsvolumen um 24,8% auf 153.274 Strassensendungen gesteigert werden. Neue Marktangebote Richtung Osteuropa und Iberische Halbinsel haben dazu beigetragen.

### Skandinavien ⇄ Italien

Durch ein verbessertes Betriebskonzept wurden die Volumen im Berichtsjahr um 5,3% gesteigert. Der leichte Rückgang ab Schweden wurde durch ein sehr kräftiges Wachstum des Verkehrs mit Dänemark wettgemacht.

## Verkehrsentwicklung

		Strassensendungen			Nettogewicht in t		
		2008	2007	%	2008	2007	%
<b>Shuttle Net (UKV)</b>	Transit via CH	427.588	441.787	- 3,2	7.859.000	8.019.000	- 2,0
	Import/Export CH	8.571	9.862	- 13,1	160.000	183.000	- 12,6
	National CH	21.000	16.268	29,1	315.000	259.000	21,6
	<b>Gesamt transalpin via CH</b>	457.159	467.917	- 2,3	8.334.000	8.461.000	- 1,5
	Transit via A	13.843	13.024	6,3	281.000	259.000	8,5
	<b>Gesamt transalpin</b>	471.002	480.941	- 2,1	8.615.000	8.720.000	- 1,2
	Import/Export CH	61.504	65.444	- 6,0	869.000	942.000	- 7,7
	Andere europäische Verkehre	153.274	122.828	24,8	2.567.000	2.057.000	24,8
	<b>Gesamt nicht-transalpin</b>	214.778	188.272	14,1	3.436.000	2.999.000	14,6
	<b>Gesamt</b>	685.780	669.213	2,5	12.051.000	11.719.000	2,8
<b>Rollende Autobahn</b>	16.528	20.730	- 20,3	311.000	385.000	- 19,2	
<b>Gesamtverkehr</b>	702.308	689.943	1,8	12.362.000	12.104.000	2,1	

**Strassensendung:** Anzahl von Ladeeinheiten, die je nach Länge und Gewicht bei der Beförderung auf der Strasse einem Lkw entsprechen würden, zum Beispiel ein Sattelaufleger oder zwei Wechselbrücken von 7,15 Meter Länge oder ein schwergewichtiger Tankcontainer oder zwei leichte 20-Fuss-Container

**Nettogewicht:** Gewicht der beförderten Güter

### Deutschland ⇆ Italien

Ab Herbst machte sich in diesem Segment die auf die Logistikbranche übergreifende Wirtschaftskrise in zunehmendem Masse bemerkbar. Obwohl sich gewisse Relationen wie Norddeutschland ⇆ Italien auf dem Vorjahresniveau hielten und die neuen Verbindungen Singen ⇆ Brescia und Duisburg ⇆ Novara (P400) stark zulegten, war in diesem Segment ein Volumenrückgang von 5,3% zu verzeichnen. Von Produktionseinstellungen in Italien und folglich Einstellung der Rohmateriallieferungen war auch die Verbindung Basel Bad ⇆ Busto betroffen.

### Niederlande ⇆ Italien

Trotz diverser qualitativer Probleme auf der Betuwe-Linie und des Nachfragerückgangs im letzten Quartal konnte ein Volumenzuwachs von 1,7% verzeichnet werden. Weiterhin positiv entwickelte sich auch der Verkehr nach Mittel- und Süditalien. Auf der Verbindung Rotterdam ⇆ Novara (P400) führten qualitative Beeinträchtigungen zu Verkehrsverlusten.

### Belgien ⇆ Italien

Nach dem enormen Wachstumsschub im Jahr 2007 verzeichneten wir in diesem Segment einen Volumenrückgang von 4,5%. Verantwortlich dafür war der Verkehr Zeebrugge ⇆ Italien, bei dem wir aufgrund qualitativer Probleme und eines starken Nachfragerückgangs ein tägliches Zugpaar einstellen mussten. Negativ wirkte sich für den UK-Verkehr auch der ungünstige Wechselkurs aus. Der Volumenzuwachs auf den anderen Verbindungen – insbesondere Genk ⇆ Verona (P400) – vermochte den Verlust nicht vollumfänglich auszugleichen.

### Import/Export Schweiz transalpin

Nach der positiven Verkehrsentwicklung in den letzten Jahren verzeichneten wir in diesem Korridor einen Rückgang von 13,1%, was auf die wachsende Konkurrenzfähigkeit der Strasse im Vergleich zur Schiene zurückzuführen ist. Von diesem Schrumpfungsprozess waren die Verkehre von/nach Norditalien wie auch von/nach Süditalien in gleichem Ausmass betroffen.

### Binnenverkehr Schweiz transalpin

In diesem von der Rezession nicht betroffenen Segment realisierten wir einen Zuwachs von 29,1%. Um den Logistikbedürfnissen vor allem im Bereich der Konsumgüter gerecht zu werden, führten wir eine Sonntagsabfahrt zwischen Aarau und Stabio ein und konnten dadurch eine deutliche Verbesserung der Marktleistung erzielen.

### Import/Export Schweiz nicht transalpin

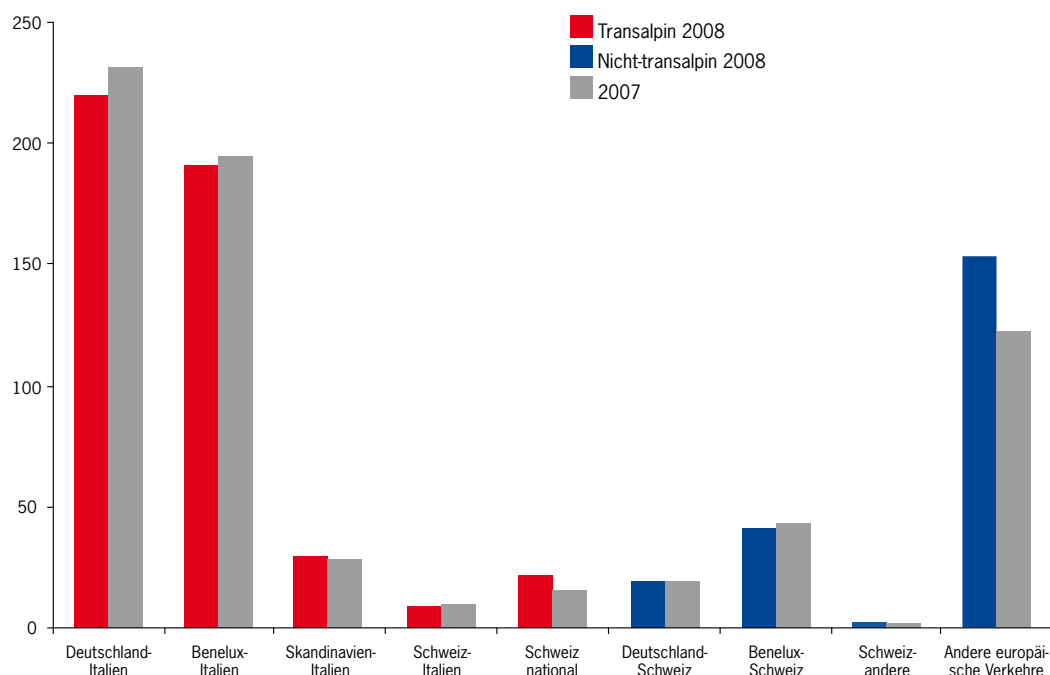
Nahezu unverändert entwickelte sich der Verkehr Deutschland ⇆ Schweiz. Hingegen mussten Verkehrsrückgänge zwischen Belgien und der Schweiz von 5,6% hingenommen werden. Dies aufgrund von qualitativen Mängeln, die auf Kapazitätsengpässe in der Feinverteilung der Container im Hafengebiet zurückzuführen sind. Der Einzelwagenverkehr von/nach Österreich erlitt einen weiteren starken Einbruch.

### Benelux/Deutschland ⇆ Südosteuropa

Der Verkehr zwischen Benelux/Deutschland und Südosteuropa trug massgeblich zum Wachstum des nicht-transalpinen Verkehrs bei. Durch eine Abfahrtsverdichtung und ein verbessertes Betriebskonzept konnte ein Zuwachs von 31,5%

## Entwicklung der Marktsegmente im Shuttle Net

Strassensendungen in 1000



erreicht werden. Der durch Qualitätsmängel bedingte leichte Verkehrsrückgang zwischen den Niederlanden und Österreich wurde durch die starke Verkehrszunahme zwischen Deutschland und Österreich/Ungarn mehr als kompensiert.

#### Benelux/Deutschland ⇄ Polen

Der Verkehr zwischen Benelux/Deutschland und Polen konnte im Geschäftsjahr 2008 verdoppelt werden. Anfang 2008 nahmen wir über die Drehscheibe Slawkow Verkehre von/nach Moskau auf. Ende 2008 wurde die Qualität durch die Einführung der durchgehenden Traktionsverantwortung nachhaltig verbessert. Die Lokomotiven der PKP pendeln grenzüberschreitend zwischen Polen und Ruhland, so dass die Grenzaufenthalte in Frankfurt/Oder auf ein Minimum beschränkt werden können.

#### Belgien ⇄ Südfrankreich/Spanien

Der neu aufgenommene Verkehr zwischen Belgien und Spanien wurde trotz Streiks und Qualitätsmängeln aufgrund von Bauarbeiten im französischen Netz verdreifacht. Durch einen Zwischenhalt des Zugs Antwerpen ⇄ Hendaye in Bordeaux konnte das Netzwerk in Frankreich erweitert und dem Markt eine zusätzliche Verbindung angeboten werden. Die Anfang 2008 eingeführte Verbindung Basel ⇄ Perpignan musste nach wenigen Monaten wegen kurzfristig nicht überwindbaren Infrastrukturproblemen in Frankreich wieder eingestellt werden.

#### Maritimverkehr

Der Maritimverkehr wies im Berichtsjahr ein Volumen von rund 71.400 TEU auf. Dies entspricht fast exakt der Menge des Vorjahres. Auch der Maritimverkehr verzeichnete im letzten Quartal

einen starken Rückgang, der jedoch durch die positive Entwicklung im ersten Semester ausgeglichen werden konnte.

#### Rollende Autobahn

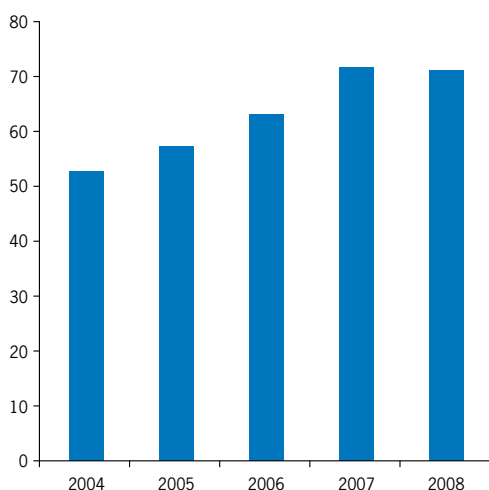
Die Rollende Autobahn, die Hupac auf der Gotthardstrecke betreibt, verzeichnete ein Minus von 20,3% auf 16.528 Strassensendungen. Neben der sinkenden Marktakzeptanz dieses Transportangebots, welches durch die geringe Profilhöhe der Gotthardstrecke nur die Beförderung von Lkw bis 3,80 Meter Eckhöhe zulässt, haben zahlreiche betriebliche Probleme zu diesem Volumenverlust geführt. Die Schliessung des Terminals Milano Greco Pirelli im Dezember 2007 führte zu einer zeitweiligen Einstellung der Verbindung Singen ⇄ Milano. Erst im Februar konnte ein neuer Terminalstandort in Lentate sul Seveso nördlich von Mailand in Betrieb genommen werden. Die Frequenz der Züge musste jedoch von zwei auf ein Zugpaar pro Tag verringert werden.

Mitte Dezember wurde die Verbindung Singen ⇄ Lentate sul Seveso wegen der Schliessung des Monte Olimpino-Tunnels eingestellt. Die Rollende Autobahn via Gotthard verkehrt im Jahr 2009 folglich nur noch auf der Strecke Basel ⇄ Lugano mit einem Zugpaar pro Tag.

Im Oktober 2008 erhielten die extratiefen, von Hupac eigens für 4-Meter-Transporte via Gotthard entwickelten Niederflurwagen nach mehrjähriger Wartezeit die Homologierung für Italien. Die Wagen sind nun durchgängig für die Strecke Deutschland-Italien zugelassen.

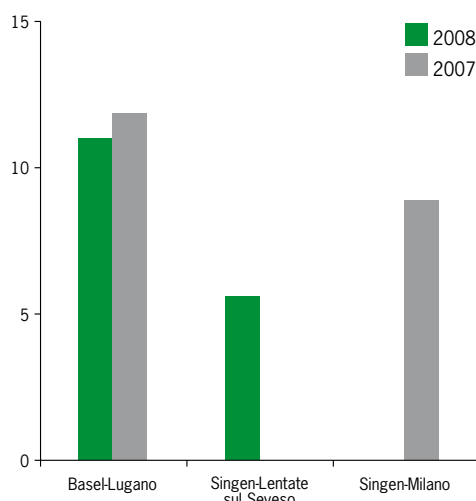
#### Entwicklung des Maritimverkehrs

TEU in 1000



#### Entwicklung der Rollenden Autobahn

Strassensendungen in 1000



## Betriebliche Ressourcen

### Rollmaterial

Ende 2008 zählte die Flotte der Hupac 6.087 Wagenmodule, was im Vergleich zum Vorjahr einer Zunahme von 7,4% entspricht. Der Anteil der angemieteten Wagen ging um 2% gegenüber dem Vorjahr zurück und lag Ende Jahr bei 29%.

Im Berichtsjahr wurden rund 420 teilweise in den Vorjahren bestellte Wagenmodule dem Verkehr übergeben. Es handelte sich dabei um rund 260 gewichtsreduzierte 60-Fuss-Containertragwagen und um 160 Taschenwagen des Typs T5 für Megatrailer und schwergewichtige Container sowie des Typs T4.2 für P(386) kodierte Sattelaufleger.

Die Erweiterung der unternehmenseigenen Wagenflotte wurde im Berichtsjahr fortgesetzt. Bei schweizerischen Herstellern wurden 300 Wagenmodule im Wert von rund CHF 48 Mio. bestellt. Aufgrund der Wirtschaftskrise wird die Auslieferung der Wagen über mehrere Jahre gestreckt.

Der Rückgang des Verkehrsvolumens stellte das Flottenmanagement vor grosse Herausforderungen. Während in den Vorjahren aufgrund der starken Verkehrsnachfrage und den Lieferungsverzögerungen seitens der Wagenhersteller zeitweilig ein Wagenmangel bestand, welchem durch Anmietung von Rollmaterial begegnet wurde, mussten 2008 in Folge des Konjunkturabschwungs die Überkapazitäten abgebaut werden. Die ergriffenen Massnahmen wie das Zurückstellen der Rollmaterialauslieferungen und die Auflösung der Mietverträge zeigen ihre Wirkung jedoch grösstenteils erst im Jahr

2009. Für das Abstellen der stillgelegten Wagen konnten in Zusammenarbeit mit den Bahnen gute Lösungen gefunden werden.

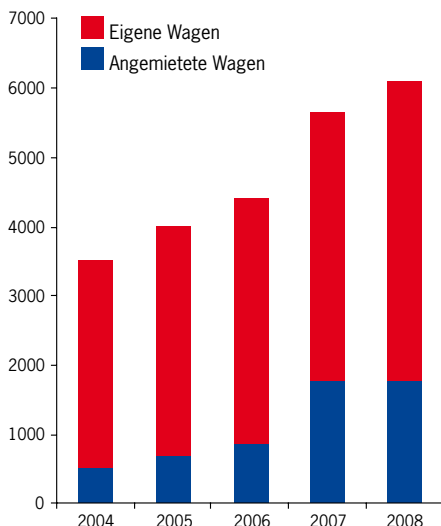
Grosse Fortschritte wurden im Berichtsjahr bei der Neustrukturierung des Wagenunterhalts erreicht. Seitdem das 2006 in Kraft getretene Cotif-Übereinkommen den Wagenbesitzern die Verantwortung für die Instandhaltung überträgt, sucht Hupac nach Lösungen, die den komplexen Anforderungen der europaweit im Einsatz befindlichen Flotte und den hohen Produktivitätszielen gerecht werden. In enger Zusammenarbeit mit den Partnern SBB und AAE erarbeitete Hupac ein Konzept für die netzorientierte Wageninstandhaltung. Die Wagen, die auf der Nord-Süd-Achse durch die Schweiz verkehren, werden weiterhin im Industriewerk Bellinzona revidiert. Die Wagen, welche auf der Ost-West-Achse im Einsatz sind, sollen in Werkstätten im übrigen Europa gewartet werden. Die Vorteile liegen in der verbesserten Logistik, welche Überführungskosten einspart und durch geringere Ausserbetriebszeiten die Verfügbarkeit des Rollmaterials erhöht.

### Traktion

Über 95% des Hupac Verkehrs erfolgt gemäss dem Prinzip der durchgehenden Traktion. Ausnahmen bilden Märkte wie Osteuropa, in denen die Strukturen dieses Businessmodell erst teilweise zulassen. Zu den Hauptfrachtführern der Hupac gehörten im Berichtsjahr SBB Cargo, Intermodal DB Logistics, Trenitalia Cargo, SNCF Fret, Crossrail, DLC, Ferrovie Nord Cargo, Veolia Cargo, WLB

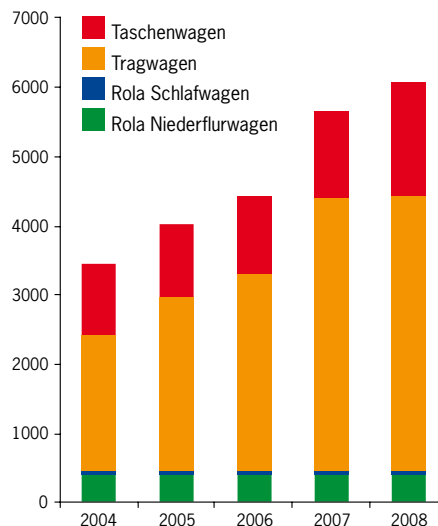
### Rollmaterial

Anzahl Wagenmodule



### Rollmaterial nach Wagentyp

Anzahl Wagenmodule



Wiener Lokalbahnen, BCargo und PKP Cargo. Sehr erfreulich entwickelte sich die Zusammenarbeit mit PKP Cargo auf der Strecke Polen ⇄ Ruhland. Die polnische Staatsbahn setzte erstmals mit Hupac das Konzept der durchgehenden Traktion zwischen Deutschland und Polen um.

Die Zusammenarbeit mit den Bahnpartnern stand 2008 vor besonderen Herausforderungen. Der rapide Volumentrückgang erforderte eine schnelle Anpassung des Angebots an die neue Marktlage. Gemeinsam mit den Bahnen konnten Lösungen gefunden werden, um einerseits den rationellen Einsatz der Ressourcen und andererseits den Bestand des Netzwerks im Interesse der Kunden zu gewährleisten.

Das italienische Bahnunternehmen der Hupac, welches Rangiertätigkeiten und Kurzstreckenverkehre im Raum Busto Arsizio ausführt, hat im Berichtsjahr neue Aufgaben übernommen. Mitte Dezember übertrug SBB Cargo Italia der Hupac SpA verschiedene zugstechnische Serviceleistungen wie technische Kontrollen, Bremsproben und Erfassung der Zugdaten für zahlreiche Züge ab Busto Arsizio-Gallarate. Die Arbeiten werden innerhalb des Terminals Busto Arsizio-Gallarate ausgeführt. Durch die Nutzung der Standzeiten im Terminal und die Verkürzung des Betriebsaufenthalts im Übergabegleis kann die Produktivität verbessert und die Kapazität der Anlage erhöht werden.

## Terminals

Ende 2008 zählte das Verkehrsnetz der Hupac rund 75 Terminals. Neun Umschlagsanlagen besitzt oder betreibt Hupac in Eigenregie, darunter den Hub in Busto Arsizio-Gallarate und die Terminal-

anlage in Singen. Etwa 65 Terminals werden von Dritten betrieben. Im Berichtsjahr nahm Hupac die Zusammenarbeit mit dem Terminal Bordeaux auf.

Rund 80% der Terminals des Netzwerks Shuttle Net stützen sich bei der Abwicklung des Verkehrs auf die Software Goal. Das Ziel ist eine möglichst vollständige Abdeckung, um netzweit übereinstimmende Daten und einen hohen Qualitätsstandard zu sichern. Terminals ohne Goal-Anbindung übertragen die Transportdaten an die Zentrale in Chiasso zur manuellen Eingabe in das IT-System.

Zu den Zielen für die kommenden Jahre gehört die Konsolidierung der Terminalkapazität in Regionen mit hohem Transportaufkommen wie Antwerpen, Rotterdam, Köln und Norditalien. Im September 2008 begann der Bau des HTA Hupac Terminal Antwerp. Auf einer Fläche von 52.000 Quadratmetern baut die neu gegründete Hupac Intermodal BVBA ein fünfgleisiges Umschlagmodul von 600 Meter Länge mit drei Portalkränen. Die Fertigstellung der Anlage, die über eine Kapazität von 15 Zugsparen pro Tag verfügt, ist für Anfang 2010 vorgesehen.

Im Terminal Busto Arsizio-Gallarate schritten die Renovierungs- und Ausbaurbeiten planmässig voran. Nach der Sanierung des Kranmoduls S2 im ersten Semester wurden im September die Bauarbeiten im Modul S3 begonnen. Der 2007 begonnene Bau einer sechsgleisigen Abstellanlage innerhalb des Terminalgeländes wurde im Juli 2008 abgeschlossen. Die neue Gleisanlage erhöht die Flexibilität und trägt zur Verbesserung der Produktivität des Terminals bei.

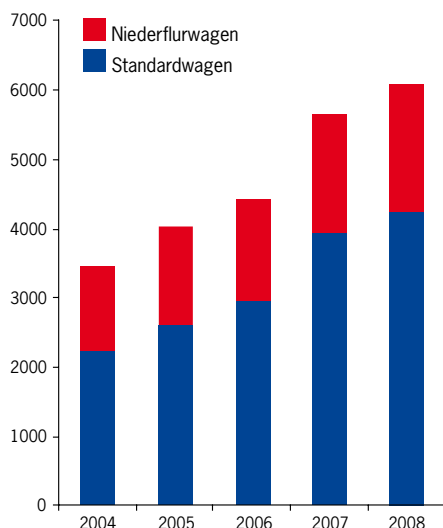
## Informationstechnik

Hupac wickelt ihren Verkehr mit Hilfe der Software Goal – Global Oriented Application for Logistics – ab, einer inhouse konzipierten und in Zusammenarbeit mit Cemat weiterentwickelten Applikation für die Koordinierung des kombinierten Verkehrs von der Buchung bis zur Rechnungsstellung.

Im Berichtsjahr konnte Hupac das neu entwickelte Datenaustauschsystem Ediges – Electronic Data Interchange Goal with External Partners – bei zahlreichen Partnern und Kunden implementieren. Ziel der Applikation ist der Informationsaustausch zwischen Goal und externen Systemen von Kunden, Terminals und Drittanbietern über XML. Ediges ermöglicht beispielsweise, die Daten der peripheren, ohne Goal arbeitenden Terminals ohne zusätzlichen personellen Aufwand in das Datenverarbeitungssystem der Hupac zu integrieren und allen beteiligten Stellen in Echtzeit zugänglich zu machen. Von besonderem Interesse für die Kunden ist das E-booking zwischen dem System des Kunden und der Software Goal sowie das E-billing-System für den Empfang, die Überprüfung und die direkte Eingabe der Rechnungsdaten in das Abrechnungssystem des Kunden.

## Rollmaterial nach Bauart

Anzahl Wagenmodule





### Pünktlichkeit der Züge

Die Qualität gemessen an der Pünktlichkeit der Züge hat sich 2008 gegenüber der Vorjahresperiode leicht verbessert. Insgesamt verkehrten 79% der Shuttle Net-Züge pünktlich (Vorjahr 75%), d.h. mit weniger als 60 Minuten Verspätung. Die höchste Pünktlichkeitsrate erzielte erneut der nicht-transalpine Verkehr mit 89%. Beim Verkehr via Chiasso ist eine leichte Verschlechterung von 81% auf 79% zu verzeichnen. Auf der Luino-Strecke erhöhte sich die Qualität erneut gegenüber dem Vorjahr (68%) und erzielte mit 72% den höchsten Wert seit Ende der Neunziger Jahre. Die gravierenden Infrastruktur- und Ressourcenprobleme im Norden, welche den Verkehr auf der Lötschberg-Achse beeinflussen, konnten teilweise behoben werden, was zu einer Erhöhung der Pünktlichkeit von 42% auf 63% führte. Diese Entwicklung ist mit grösster Entschiedenheit fortzusetzen.

Mit dieser erneuten Verbesserung der Qualität wurde ein weiterer Schritt zur Gewährleistung einer Pünktlichkeitsrate von 90% gemacht. Im Jahr 2009 sollte sich die Situation aufgrund des Verkehrsrückgangs verbessern. Die zahlreichen Bauarbeiten im europäischen Netz werden die Qualität jedoch weiterhin beeinflussen.

### Sicherheit

Die Sicherheit gehört zu den wichtigsten Prioritäten von Hupac. Das Unternehmen setzt sich für ein sicheres und zuverlässiges Transportsystem ein und ist bestrebt, die Sicherheit in allen Bereichen des Unternehmens ständig zu erhöhen.

Die grössten Risiken sind in den Terminals und auf den Bahnstrecken angesiedelt. Sie betreffen Unfälle mit möglichen Auswirkungen auf Personen sowie Schäden an Ladeeinheiten, an den transportierten Gütern, an Terminal- und Bahnanlagen und an der Umwelt.

Hupac wendet eine Reihe von Vorkehrungen und Vorsichtsmassnahmen an, um diese Risiken zu verringern und um die Sicherheit zu erhöhen. Von zentraler Bedeutung sind die Information und Sensibilisierung der Mitarbeitenden, Kunden, Partner und generell aller Personen, die an der Erstellung der Transportleistungen mitwirken.

Im Berichtsjahr wurde für den Terminal Aarau ein Notfallplan in Zusammenarbeit mit der örtlichen Feuerwehr erarbeitet und verabschiedet. Das Dokument regelt die Abläufe und Zuständigkeiten bei Unfällen im Terminalgebiet und erhöht somit die Sicherheit für Kunden, Mitarbeitende und Anwohner.

Im Mai wurde in Zusammenarbeit mit der Feuerwehr eine Störfallübung im Terminal Basel Wolf abgehalten. Dabei konnte das Sicherheitsteam der Hupac seine Fähigkeiten für den Einsatz im Ernstfall überprüfen.

Auch im vergangenen Jahr wurden Audits von der Arbeitsgruppe Pro Check von SBB Cargo in Hamburg, Duisburg, Frankfurt, Antwerpen und Busto Arsizio-Gallarate durchgeführt. Sie betrafen die Ladungssicherheit, den Umgang mit Gefahrgut, den Zustand des Rollmaterials und die administrativen Prozeduren. Hupac bestand alle Audits erfolgreich und wertet sie als wichtigen Prüfstein für ihre hohen Sicherheitsstandards.

Im Berichtsjahr waren keine grösseren Unfälle zu verzeichnen, weder auf den Terminals noch auf den Bahnlinien. Insgesamt konnte das Sicherheitsniveau konstant gehalten werden.

### Produktivität

Hupac ist bestrebt, die Wettbewerbsfähigkeit des Leistungsangebots durch stetige Produktivitätssteigerungen zu sichern. Wegen des unterplanmässigen Verkehrsaufkommens konnte im Berichtsjahr das Ziel einer Verbesserung der Produktivität nicht in allen Bereichen erreicht werden.

#### Entwicklung der Qualität des Shuttle Net

% Züge mit Verspätung < 1h



Die Laufleistung des Rollmaterials ist als Folge der zahlreichen Zugstreichungen gesamthaft um 11,1% gesunken. Im Kerngeschäft Shuttle Net hat sich das Verhältnis zwischen beladener und unbeladener Laufleistung der Wagen um 3,4% gegenüber dem Vorjahr verbessert, was auf die Erhöhung der Zugsauslastung zurückzuführen ist.

Im Terminalbereich entwickelte sich die Produktivität insgesamt positiv. In Busto und in Aarau konnte die Anzahl der abgefertigten Ladeeinheiten pro Mitarbeitender erhöht werden, während in Desio ein Rückgang wegen Volumenverlusten zu verzeichnen ist. Negativ entwickelte sich die Produktivität in der Zentrale. Hier sank die Anzahl der beförderten Strassensendungen im Verhältnis zur durchschnittlichen Mitarbeiterzahl um 6,6%.

## Kunden

### Zusammensetzung des Kundenkreises

Die Kunden von Hupac sind Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen; im maritimen Verkehr kommen auch Seehafenspediteure und Reedereien hinzu. Im Falle des unbegleiteten Verkehrs handelt es sich meist um mittlere bis grössere Firmen. Diese investieren in Strassenfahrzeuge, die für den kombinierten Verkehr geeignet sind, und verfügen über die notwendigen organisatorischen Strukturen für die Abwicklung des kombinierten Verkehrs. Wer die Rollende Autobahn nutzen will, benötigt keine speziellen Ausrüstungen; daher wird diese Dienstleistung von Transportunternehmen jeder Grösse genutzt.

Die Kunden der Hupac stammen aus allen Teilen Europas. Viele Kunden sind auch Aktionäre der Hupac. Die Kundentreue ist sehr hoch; einige Kunden arbeiten seit der Gründung der Hupac Ende der sechziger Jahre mit dem Unternehmen zusammen.

### Kundenpolitik

Hupac will ihre Marktstellung stärken, indem sie ihre Geschäftspolitik auf die Wünsche und Erwartungen der Kunden ausrichtet und die Qualität ihrer Dienstleistungen durch Optimierung der eigenen Ressourcen steigert.

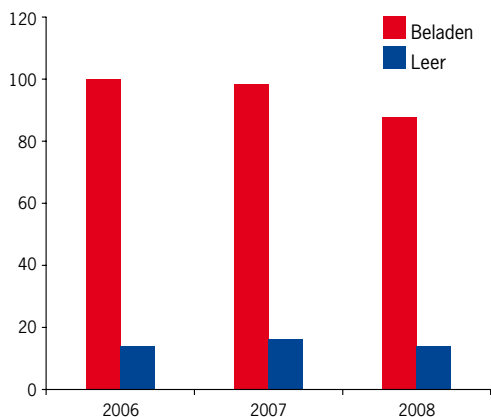
Hupac unternimmt grosse Anstrengungen, um neue Kunden für den kombinierten Verkehr zu gewinnen, beispielsweise durch Beratung bei der Beschaffung und Kodifizierung geeigneter Fahrzeuge und durch Unterstützung in der Anfangsphase.

### Dialog mit den Kunden

Auch im Geschäftsjahr 2008 traf sich Hupac mit ihren Kunden an den wichtigsten Knotenpunkten des Shuttle-Netzwerks. Die "Customer Conventions" fanden in Warschau, Rotterdam, Köln und Busto Arsizio statt. Rund 250 Firmenvertreter wurden aus erster Hand über die neuesten Marktentwicklungen informiert. An den letztjährigen Zusammenkünften standen die infrastrukturellen

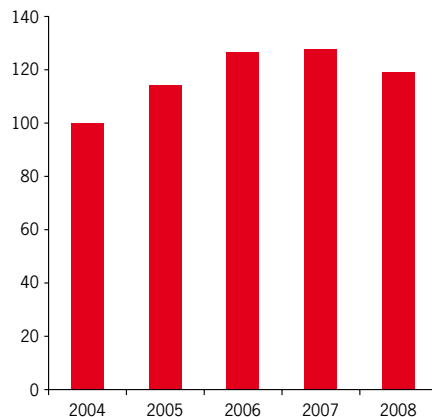
### Laufleistung der Wagen

Durchschnittliche Kilometer pro Hupac-Wagen im Shuttle Net, indiziert; beladen 2006 = 100



### Produktivität in der Zentrale

Strassensendungen pro durchschnittliche Mitarbeiterzahl in Chiasso, indiziert; 2004 = 100



Anforderungen des Schienengüterverkehrs und der Ausbau des Hupac Netzwerks auf den Nord-Süd- und Ost-Westachsen im Mittelpunkt. An den Veranstaltungen wiesen die Kunden erneut auf verschiedene Optimierungsmöglichkeiten hin. Diese Anregungen sind für Hupac wertvolle Elemente für den Ausbau ihrer Tätigkeiten.

## **Kundenzufriedenheit**

Verschiedene Massnahmen dienen zur Überwachung der Kundenzufriedenheit. Im September

wurde eine Umfrage über die Zufriedenheit der Kunden in den Terminals Aarau, Basel, Chiasso, Lugano, Busto, Desio und Oleggio durchgeführt. Von einer Stichprobe von 525 Fahrern und Disponenten meinten 83% (+10,7% gegenüber 2007), die Situation sei im Vergleich zu anderen Terminals gut bis sehr gut, 13% werteten sie als annehmbar und nur 3% als ungenügend. Die Freundlichkeit und Einsatzbereitschaft des Hupac Personals schätzten 89% (+11,2% gegenüber 2007) der Befragten als gut bis sehr gut ein, 9% als annehmbar und 2% als ungenügend. Damit erzielte Hupac das beste Ergebnis seit Beginn der Erhebungen.

## **Lieferanten**

---

### **Zusammensetzung der Lieferanten**

Die wichtigsten Lieferanten von Hupac sind Bahngesellschaften, Terminalbetreiber, Wagenhersteller und Unternehmen, die für die Instandhaltung der Wagen sorgen.

### **Lieferantenpolitik**

Die Politik gegenüber den Lieferanten ist ein wichtiger Teil der Unternehmensstrategie, da sie die Qualität und die Sicherheit der Leistungen der Hupac Gruppe gewährleistet. Deshalb wird jede Beschaffung von Material, Gerätschaften, Anlagen, Einrichtungsgegenständen und/oder Dienstleistungen einem systematischen Prozess unterworfen, der den strategischen Bedürfnissen des Unternehmens Rechnung trägt.

### **Wahl der Lieferanten**

Die Auswahlkriterien der Lieferanten stellen sicher, dass die Anforderungen des Unternehmens bezüglich Transparenz, Kontinuität, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit erfüllt werden. Weitere Bewertungs- und Auswahlkriterien gewährleisten, dass die Lieferfirmen die gesetzlichen Auflagen in Bezug auf Gesundheit, Sicherheit und Umweltverträglichkeit erfüllen. Besonderes Augenmerk richtet Hupac hierbei auf Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs und der Emissionen und auf die umweltgerechte Entsorgung des Materials.

### **Workshops mit Partnern**

Hupac ist ständig bemüht, zusammen mit ihren Partnern das Verkehrssystem zu verbessern und zu konsolidieren. So haben sich auch 2008 verschiedene Arbeitsgruppen zur Erörterung aktueller Fragen getroffen.

Im Berichtsjahr hat Hupac gemeinsam mit SBB Cargo ein umfassend angelegtes Programm für die Optimierung der Arbeitsprozesse und die Steigerung der Produktivität ins Leben gerufen. Die wichtigsten Handlungsfelder sind die Schnittstelle Terminal/Bahnunternehmen, der Informationsfluss insbesondere bei Unregelmässigkeiten und Betriebsstörungen, die Synergien beim Einsatz der Ressourcen und die Qualität. Systematisch aufgearbeitet werden auch die "weichen" Faktoren wie Kommunikationsverhalten, Wissensvermittlung und der Umgang mit unternehmenskulturellen Unterschieden. Das Programm ist auf die Dauer von ein bis zwei Jahren angelegt und soll zur Umsetzung konkreter, messbarer Massnahmen führen.



## **Die Umweltverantwortung der Hupac**

Hupac nimmt ihre Umweltverantwortung wahr, indem sie die Umweltbelastung ihrer Geschäftstätigkeit so gering wie möglich hält, ihre Umweltleistungen überprüft und bewertet und sich Ziele zur ständigen Verbesserung setzt. Hupac verpflichtet sich zur Verringerung der Lärmbelastung, zur Gestaltung effizienter Arbeitsprozesse, die den Energieverbrauch und den Schadstoffausstoß reduzieren und zum umweltfreundlichen Transport aller Güterarten.

## Umweltzertifizierung

1997 erhielt Hupac als erster Anbieter im kombinierten Verkehr Europas die Zertifizierung nach dem Umweltstandard ISO 14001. Mit dieser Zertifizierung und mit der Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene leistet Hupac einen massgeblichen Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität in den Gemeinwesen ihres Betätigungsraums.

Das Umweltmanagementsystem ist die Voraussetzung für umweltschonende Produktionsmethoden und einen massvollen Umgang mit den natürlichen Ressourcen.

## Umwelleistungen

Wie im Umweltmanagementsystem vorgesehen, investiert Hupac in neue Anlagen und Betriebseinrichtungen wie Bahnwagen, Kräne und Lokomotiven, welche die Umwelleistungen des Unternehmens verbessern. Bevorzugt werden die bestmöglichen Lösungen in Hinblick auf die Lärminderung sowie die Verringerung des Schadstoffausstosses und des Energieverbrauchs.

### Lärmsanierung der Güterwagen

Die Senkung der Lärmemissionen des Bahnverkehrs ist ein wichtiges Anliegen des Umweltschutzes. Hupac passt ihren Wagenpark systematisch an die Vorgaben zur Lärmbekämpfung an und nimmt eine Vorreiterrolle bei der Entwicklung und Implementierung der sogenannten Flüsterbremse ein.

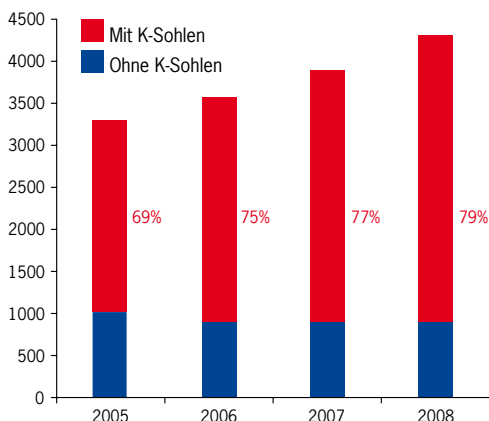
Ende 2008 waren 79% (Vorjahr: 77%) der Hupac-eigenen Flotte mit Bremsen aus einem lärmarmen Kunstharz-Verbundstoff ausgerüstet. Im Unterschied zu den alten Metallbremsen aus Grauguss wird durch diese sogenannte K-Sohle die Lauffläche der Räder nicht aufgeraut. Sie bleibt glatt, wodurch der Zug um bis zu 10 Dezibel leiser fährt.

Während Neuwagen bereits mit lärmarmen Bremsen ausgestattet sind, werden die älteren Modelle während des planmässigen Aufenthalts in der Werkstatt mit Kunststoffbremssohlen versehen. Im Geschäftsjahr 2008 wurden ca. 400 Wagen lärmsaniert. Bei weiteren 400 Wagen wird diese Massnahme in den kommenden Jahren durchgeführt. Die Kosten für den Umbau der Bremse werden vom Bund getragen.

Weitere Massnahmen zur Verringerung der Lärmemissionen der Wagen sind der Einsatz von Bremssystemen mit Achslagern aus Kunststoff statt aus Stahl.

### Lärmmarme Bahnwagen

Anzahl eigene Wagenmodule



### Verbrauchsentwicklung im administrativen Bereich

Am Sitz in Chiasso ist der Verbrauch von Strom um 11% gestiegen, während der Verbrauch von Wasser und Gas jeweils um 8% gesunken ist. Der Verbrauch von Papier ist um 12% gestiegen.

### Die Umweltprojekte Busto Arsizio-Gallarate und Singen

Bei der Planung des 2005 erweiterten Terminals Busto Arsizio-Gallarate wurde den Umweltanliegen grösste Beachtung geschenkt, wie dies mit dem Consorzio Parco Lombardo della Valle del Ticino,

das in diesem Gebiet Umweltbefugnisse hat, vereinbart worden war. So wurde ein Damm errichtet, der die gelegentlichen Hochwasser der Flüsse Rile und Tenore auffangen soll, ein Biotop angelegt, das mit dem Regenwasser des Terminals gespeist wird, ein Durchlass für Tiere unter dem Terminalareal geschaffen und die Umgebung des Terminals renaturiert und aufgeforstet. Hupac hat sich für fünf Jahre zum Unterhalt des Biotops und zur Überwachung des unterirdischen Durchlasses für Tiere verpflichtet.

2008 wurden die Unterhaltsarbeiten des Biotops planmässig ausgeführt. Das jährliche, im August erfolgte Monitoring bescheinigt die Fortschritte der Renaturierung.

Im Dezember wurden die Bauarbeiten des Damms im Umfeld des Terminals Busto Arsizio-Gallarate abgeschlossen. Der 1,5 km lange Damm schützt die Ausbaufäche des Terminals Busto Arsizio, die Malpensa-Schnellstrasse und Wohngebiete von Busto Arsizio vor Überschwemmungen durch die Flüsse Rile und Tenore. Die Anlage verringert das Hochwasserrisiko im Terminal und stellt gleichzeitig eine wichtige Schutzmassnahme für die Bevölkerung dar.

## Gefahrguttransporte

Der Transport von Gefahrgut per Bahn hat dank der Sicherheit und Zuverlässigkeit dieses Verkehrsträgers und dank des politischen Willens, diese Güter von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, einen beträchtlichen Stellenwert.

Hupac verfügt über eine zentrale Abteilung für Gefahrguttransporte. Geleitet wird sie von einem Gefahrgut-Beauftragten, der nach der EU-Richtlinie 96/35 ernannt und ausgebildet wurde. In den Aufgabenbereich dieser Abteilung fallen alle Aspekte, die dazu beitragen, die Sicherheit des Verkehrs zu gewährleisten:

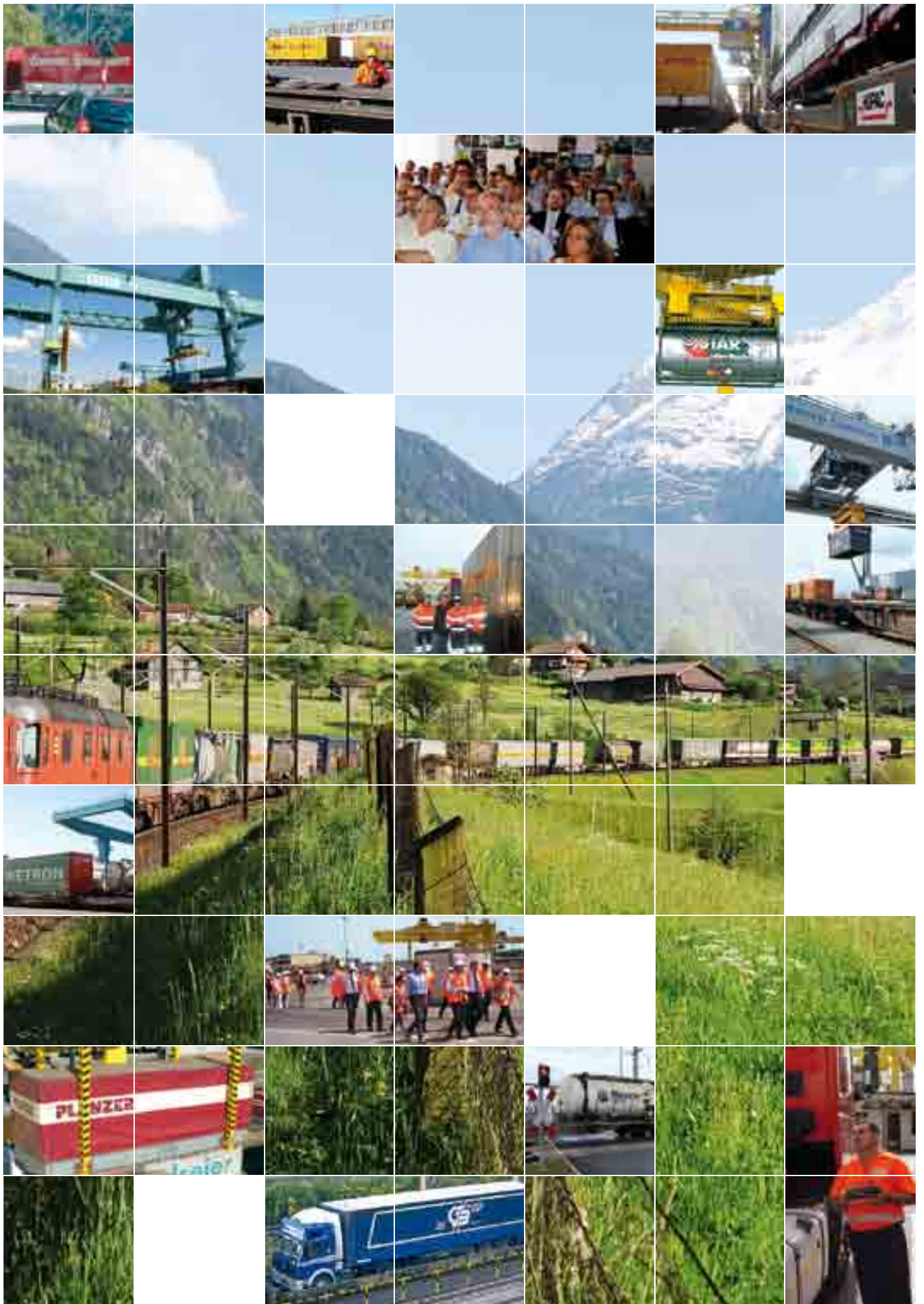
- ▶ Beachtung der Vorschriften von ADR (Strassenverkehr), RID (Bahnverkehr), IMDG (maritimer Verkehr) und IATA (Flugverkehr)
- ▶ Beachtung der nationalen Bestimmungen
- ▶ Anweisungen für Kunden und Mitarbeitende
- ▶ Kontakte mit den zuständigen Ämtern
- ▶ Schulung des Personals
- ▶ Zentrale Datenbank

Die Gefahrgut-Abteilung sorgt ferner für die Koordination zwischen den beteiligten Parteien – Kunde, Kombi-Operateur, Terminal, Bahnunternehmen – bei allen Fragen rund um den Transport von Gefahrgut.

Auch 2008 wurden die Mitarbeitenden an Kursen für den Umgang mit Gefahrgut geschult. Eine Reihe von Audits hatte die Überprüfung der Terminals und Züge zum Ziel. Zudem boten Übungen und Arbeitsgruppen mit verschiedenen Bahnunternehmen und Terminalbetreibergesellschaften die Gelegenheit, das Gefahrgutmanagement weiter zu verbessern.

Hupac setzt sich dafür ein, dass die Ladeeinheiten innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Frist von 24 Stunden von den Terminals abgeholt werden. Verschiedene Massnahmen wurden eingeleitet, um das Abholverhalten der Kunden zu verbessern.







## **Die gesellschaftliche Verantwortung**

**Hupac nimmt ihre gesellschaftliche Verantwortung wahr, indem sie im Auftrag und mit der Unterstützung der Schweizer Regierung den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert. Die Motivation und Schulung der Mitarbeitenden als wichtigste Ressource des Unternehmens und der offene und konstruktive Dialog mit den Behörden sind zentrale Prozesse zur Erreichung dieses Ziels.**



## Mitarbeitende

### Zusammensetzung

Die Anzahl der Mitarbeitenden der Hupac Gruppe sank im Berichtsjahr von 443 auf 439. Davon entfallen 145 Personen auf die Hupac Intermodal in der Schweiz, in Dänemark und Polen, 257 Personen auf die Tochtergesellschaften Hupac SpA, Fidia SpA und Termi SpA in Italien sowie 37 Personen auf die übrigen Filialen in Deutschland, Holland und Belgien. 87% der Belegschaft waren Männer, 13% Frauen. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit beträgt 7,1 Jahre.

### Weiterbildung

Im Berichtsjahr wurden zahlreiche Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen durchgeführt. Die wichtigsten Bereiche sind IT-Anwendungen, Fremdsprachen, Gefahrgut, Administration, Terminalanlagen und Bahnwesen. Neue Mitarbeitende durchlaufen ein mehrtägiges Einführungsprogramm. Zahlreiche Mitarbeitende nutzten die Möglichkeit, Stages in den verschiedenen Niederlassungen zu absolvieren und sich dabei sprachlich weiterzubilden. 2008 wurde die Ausbildung von vier Lehrlingen zum kaufmännischen Angestellten fortgesetzt.

### Arbeitssicherheit und Gesundheit

Hupac sorgt für sichere, gesunde Arbeitsplätze in Erfüllung der geltenden Bestimmungen. Im Berichtsjahr wurden 19 Betriebsunfälle mit 290 Ausfalltagen registriert. Die Quote der Betriebsunfalltage pro Verkehrsvolumen ist konstant gegenüber dem Vorjahr geblieben.

In den Terminals Busto und Desio wurden 2008 die Risiken für Gesundheit und Sicherheit gemäss Dekret 81/08 überprüft. Verschiedene technische, organisatorische und sanitäre Massnahmen wurden umgesetzt. Die Mitarbeitenden der Hupac können folglich auf höchste Sicherheit am Arbeitsplatz zählen, während für die Kunden eine hervorragende Leistung gewährleistet ist.

Verschiedene Initiativen dienten zur Verbesserung des Arbeitsklimas. Im Juni nahm das Fussballteam der Hupac Chiasso an einem Turnier in Massagno teil, während die italienische Hupac SpA im September ein Hallenfussballturnier austrug. Traditionelle Weihnachtsessen rundeten das Programm ab.

### Interne Kommunikation

Grosse Bedeutung misst Hupac der persönlichen, dialogorientierten Kommunikation bei. Im September lud die Führungsspitze die Belegschaft gruppenweit zu einer Informationsveranstaltung ein. Im Dezember wurde ein Treffen mit einem Spitzenalpinisten zum Thema "Handeln unter extremen Bedingungen" veranstaltet. Eine Gruppe von rund 60 leitenden Mitarbeitern vertiefte das Thema im Rahmen eines Workshops.

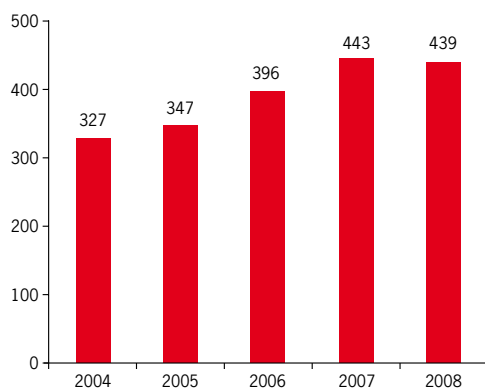
Rund 70% der Mitarbeitenden der Hupac Gruppe werden über InfoNet erreicht, ein unternehmensweites Informationssystem, das als Intranet eingesetzt wird. Alle Mitarbeitende erhalten die Firmenzeitung "Moving". In Chiasso hat die Arbeitsgruppe "Voice", das Organ für das mitarbeiterseitige Vorschlagswesen, ihre Tätigkeit fortgesetzt. Es gingen rund 20 Anregungen ein, die mehrheitlich die Verbesserung interner Abläufe betrafen.

### Mitarbeiterzufriedenheit

Hupac nutzt das jährliche Mitarbeitergespräch zur Ermittlung der Mitarbeiterzufriedenheit und bedient sich hierzu eines Fragebogens, dessen Skala von 1 bis 100 reicht. 2008 wurde unverändert ein Mittelwert von 82 erzielt.

#### Personal der Hupac Gruppe

Anzahl der Mitarbeitenden



## Verlagerungspolitik

### Verantwortung für die Mobilität der Zukunft

Der Marktschwerpunkt der Hupac liegt im transalpinen kombinierten Verkehr durch die Schweiz. Dieser wird in hohem Masse von der schweizerischen Verkehrspolitik geprägt, deren verfassungsmässig verankertes Ziel die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist.

Im Jahr 2008 wies Hupac im Segment des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz ein Transportvolumen von 474.000 Strassensendungen bzw. 8,6 Millionen Nettotonnen auf. Damit ist das Unternehmen ein wichtiger Akteur der Verkehrsverlagerung. In den kommenden Jahren will Hupac ihre starke Stellung unter Ausnützung der neuen Infrastrukturen weiter ausbauen und somit aktiv die schweizerische Verlagerungspolitik unter der Prämisse der Nachhaltigkeit unterstützen.

### Öffentliche Finanzierungshilfen

Der Bund sieht verschiedene Fördermittel für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene vor. Mit Mitteln aus der Mineralölsteuer erfolgt einerseits ein Beitrag zur Terminalinfrastrukturfinanzierung, weil die Wirtschaftlichkeit von Umschlaganlagen bei einer Finanzierung am Kapitalmarkt nicht gewährleistet ist. Andererseits können die Operateure im intermodalen Verkehr – insbesondere im Alpen transit – die Kosten nicht voll durch Markterlöse abdecken. Aufgrund verschiedener Gesetzesgrundlagen unterstützt der Bund deshalb die Anbieter von Dienstleistungen im intermodalen Verkehr in finanzieller Hinsicht.

Für zahlreiche Investitionsprojekte in Terminalinfrastrukturen der Termini AG und Termini SpA erfolgte bzw. erfolgt die Finanzierung vornehmlich durch den Bund. Folgende Projekte sind bereits abgeschlossen:

- ▶ Terminal Busto Arsizio
- ▶ Bereitstellungsgleisgruppe Gallarate
- ▶ Terminal Singen
- ▶ Erweiterung des Terminals von Busto Arsizio auf den Gemeindegebieten von Gallarate und Busto Arsizio (gemäss Schlussabrechnungen 2006)

In der Zeitspanne 2007-2010 erfolgt die Vervollständigung des Terminals Busto Arsizio-Gallarate. Im Berichtsjahr sind die Ausbaurbeiten planmässig fortgeschritten.

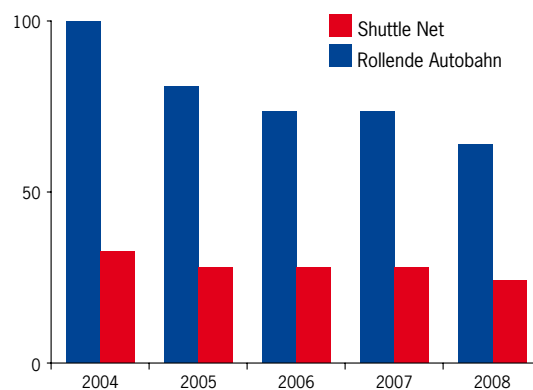
Ebenfalls im Jahr 2008 sind die Bauarbeiten beim HTA Hupac Terminal Antwerp aufgenommen und ein gutes Stück vorangetrieben worden. Auch bei diesem Projekt ist eine Teilfinanzierung durch den Bund vorgesehen.

Einen erheblichen Teil der Fördermittel muss die Hupac Gruppe zurückbezahlen, was per 31.12.2008 bis zum Jahr 2040 einem Betrag von rund CHF 80,7 Mio. entspricht. Im selben Zeitraum sind Zinsen an den Bund in Höhe von rund CHF 9,2 Mio. veranschlagt (s. Tabelle).

Was die Betriebsbeiträge angeht, ist das Fördermodell des Bundes degressiv angelegt. Die Finanzierungshilfen sollen pro Sendungskilometer durch die Schweiz jährlich schrittweise reduziert werden, um mit etwa den gleichen absoluten Mitteln zunehmend mehr Transporte verlagern zu können. Im vergangenen Jahr sanken die Betriebsbeiträge pro Sendungskilometer um 13,5% bei der Rollenden Autobahn bzw. um 12,0% bei dem Verkehr Shuttle Net (UKV). Die Fördermassnahmen pro Sendungskilometer stellten sich bei der Rollenden Autobahn und bei Shuttle Net unverändert im Verhältnis 2,7 : 1 dar.

### Fördermittel für Rollende Autobahn und Shuttle Net

Pro Sendungskilometer in der Schweiz, indiziert;  
Rollende Autobahn 2004 = 100



### Rückzahlung öffentlicher Finanzierungshilfen: indikative Cash-Flow-Belastungen pro Jahr

Werte in 1000 CHF

Jahre	2008	2009-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2040	2008-2040 Total
Darlehensrückzahlungen	3.526	3.186 - 4.748	2.142	1.548	65	80.668
Zinsen	311	152 - 732	14 - 98			9.160
Total	3.837	3.338 - 5.042	2.156 - 2.241	1.548	65	89.828

## Beziehungen zu Institutionen und Gemeinwesen

---

Für Hupac ist ein konstruktives, offenes Verhältnis zu den schweizerischen und europäischen Institutionen ein vorrangiges Ziel.

Hupac hat 2008 ihre Beziehungen zu den Institutionen weiter vertieft. So hat sie Gäste und Delegationen aus ganz Europa empfangen und ihnen die Funktionsweise des kombinierten Verkehrs und des Terminals in Busto Arsizio-Gallarate erläutert. Auch im vergangenen Jahr hat Hupac an zahlreichen Tagungen teilgenommen, an denen sie von ihrer Erfahrung ausgehend darlegen konnte, welche Anforderungen und Prioritäten auf politischer, gesetzgeberischer und infrastruktureller Ebene bestehen, um den kombinierten Verkehr weiter auszubauen.

Unsere Rolle als verantwortungsbewusst handelndes und sozial engagiertes Unternehmen konnten wir 2008 mit einer Vielzahl von Initiativen unterstreichen. Dabei unterstützen wir Projekte und Vereine im unmittelbaren Unternehmensumfeld. Vertreten sind in erster Linie der Breiten- und Jugendsport, aber auch verschiedene soziale und kulturelle Initiativen.



## Jahresrechnungen

## Konsolidierte Jahresrechnung

### Konsolidierte Erfolgsrechnung 2008 und 2007

Beträge in 1 000 CHF	2008	2007
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	588 227	574 973
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen netto	(498 152)	(465 637)
Bruttogewinn	90 075	109 336
Personalaufwand	(36 159)	(34 235)
Allgemeiner Aufwand	(12 248)	(11 271)
Aufwand für Abschreibungen und Rückstellungen	(42 645)	(53 750)
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	5 494	267
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	(84)	(74)
Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	4 433	10 273
Finanzertrag	912	1 286
Finanzaufwand	(2 777)	(1 840)
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	1 108	794
Währungsdifferenzen	(2 580)	(940)
Ordentliches Betriebsergebnis	1 096	9 573
Betriebsfremder Ertrag	304	846
Ausserordentlicher Ertrag	3 588	1 074
Ausserordentlicher Aufwand	(46)	(77)
Gewinn vor Steuern	4 942	11 416
Steuern	(2 060)	(4 034)
Jahresgewinn	2 882	7 382
Minderheitsanteile	(72)	(159)
Jahresgewinn der Gruppe	2 810	7 223

## Konsolidierte Bilanz per 31. Dezember 2008 und 2007

Beträge in 1 000 CHF			Beträge in 1 000 CHF		
	31.12.2008	31.12.2007		31.12.2008	31.12.2007
<b>AKTIVEN</b>			<b>PASSIVEN</b>		
<b>UMLAUFVERMÖGEN</b>			<b>FREMDKAPITAL</b>		
			<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>		
			Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	8 000	6 250
			Schulden aus Lieferungen und Leistungen	52 811	54 524
			- gegenüber Dritten	38 567	52 822
			- gegenüber Aktionären	14 244	1 702
			Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	2 595	5 229
			Passive Rechnungsabgrenzungsposten	41 598	71 130
			Kurzfristige Rückstellungen	5 799	5 634
			<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>110 803</b>	<b>142 767</b>
			<b>Langfristiges Fremdkapital</b>		
			Langfristige Verbindlichkeiten	182 541	149 502
			Langfristige Rückstellungen	57 570	74 818
			Latente Steuerschulden	1 921	2 031
			<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>	<b>242 032</b>	<b>226 351</b>
			<b>Total Fremdkapital</b>	<b>352 835</b>	<b>369 118</b>
			Minderheitsanteile	1 277	1 334
			<b>EIGENKAPITAL</b>		
			Aktienkapital	20 000	20 000
			Reserven	51 735	47 134
			Umrechnungsdifferenzen	(2 427)	1 825
			Jahresgewinn der Gruppe	2 810	7 223
			<b>Total Eigenkapital</b>	<b>72 118</b>	<b>76 182</b>
			<b>Total Passiven</b>	<b>426 230</b>	<b>446 634</b>
Flüssige Mittel	24 378	49 525			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	70 378	91 301			
- gegenüber Dritten	64 217	75 082			
- gegenüber Aktionären	6 161	16 219			
Andere Forderungen	16 407	16 110			
Lager/Werkstattinventar	1 497	1 585			
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	23 344	24 839			
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>136 004</b>	<b>183 360</b>			
<b>ANLAGEVERMÖGEN</b>					
Finanzanlagen	29 740	27 406			
- Beteiligungen	27 263	25 693			
- Kautionen und andere finanzielle Aktiven	1 738	701			
- Latente Steuerguthaben	739	1 012			
Sachanlagen	260 095	235 734			
- Anzahlungen für Sachanlagen	34 973	29 025			
- Technische Anlagen	11 682	11 380			
- Rollmaterial	114 609	85 772			
- Feste Anlagen auf Grundstücken Dritter	1 099	1 365			
- Terminals, Gebäude und Grundstücke	94 017	103 836			
- Andere Sachanlagen	3 715	4 356			
Immaterielle Anlagen	391	134			
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>290 226</b>	<b>263 274</b>			
<b>Total Aktiven</b>	<b>426 230</b>	<b>446 634</b>			

## Konsolidierte Geldflussrechnung 2008 und 2007

Beträge in 1 000 CHF	2008	2007
Konzernergebnis	2 810	7 223
Abschreibung Sachanlagen	42 419	41 342
Abschreibung immaterielle Anlagen	138	191
Veränderung Rückstellungen	(18 202)	9 054
Nettoergebnis aus Veräusserung von Sachanlagen	(963)	(193)
Fremdwährungsdifferenzen	14 943	(4 036)
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	(1 108)	(795)
Minderheitsanteile	(57)	193
Veränderung der Guthaben	19 554	(15 450)
Veränderung des Inventars	(73)	(174)
Veränderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten	(33 851)	15 656
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>	<b>25 610</b>	<b>53 011</b>
Investition in Sachanlagen	(110 823)	(73 598)
Desinvestition von Sachanlagen	33 610	12 445
Investition in immaterielle Anlagen	(399)	(67)
Desinvestition von immateriellen Anlagen	0	0
Investition in Finanzanlagen	(4 513)	(2)
Desinvestition von Finanzanlagen	636	0
Dividenden	107	1 199
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>(81 382)</b>	<b>(60 023)</b>
Veränderung der langfristigen Verbindlichkeiten	33 284	(7 386)
Dividenden	(1 600)	(2 400)
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>31 684</b>	<b>(9 786)</b>
<b>Veränderung</b>	<b>(24 088)</b>	<b>(16 798)</b>
<b>Flüssige Mittel am Anfang der Periode</b>	<b>49 525</b>	<b>65 881</b>
Einfluss aus Fremdwährungsumrechnung	(1 059)	442
<b>Flüssige Mittel am Ende der Periode</b>	<b>24 378</b>	<b>49 525</b>

## Anhang der Konsolidierten Jahresrechnung 2008

### Grundsätze für die Konzernrechnungslegung

#### Grundlage der Konsolidierung

Die konsolidierte Jahresrechnung der Hupac AG wurde nach dem Anschaffungswertprinzip gemäss den nachfolgend erwähnten Grundsätzen sowie unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen des Schweizerischen Obligationenrechts erstellt. Die konsolidierte Jahresrechnung der Hupac AG basiert auf den Einzelabschlüssen der ausländischen Tochtergesellschaften, welche nach einheitlichen, allgemein anerkannten Rechnungslegungs- und Bewertungsgrundsätzen erstellt worden sind, sowie auf den statutarischen Jahresrechnungen der schweizerischen Gesellschaften. Die konsolidierte Bilanz auf den 31. Dezember 2008 enthält überdies eine zusätzliche Rückstellung für allgemeine Geschäftsrisiken von CHF 7,1 Mio.

#### Konsolidierungskreis

Die konsolidierte Jahresrechnung umfasst die Jahresabschlüsse der Hupac AG und ihrer schweizerischen und ausländischen Tochtergesellschaften, an denen sie direkt oder indirekt eine Beteiligung von mindestens 50% und gleichzeitig die Stimmenmehrheit besitzt sowie einen vorherrschenden Einfluss in der Geschäftsführung ausübt.

Assoziierte Gesellschaften, an denen die Muttergesellschaft mehr als 20% und weniger als 50% der Stimmrechte besitzt, werden mit der Equity-Methode konsolidiert. Für Joint-Ventures wird die Quotenkonsolidierung angewendet. Nicht in die Konsolidierung einbezogen wurden Beteiligungen von geringer Bedeutung.

#### Konsolidierungsmethode

Aktiven und Passiven sowie Aufwand und Ertrag der in die Konsolidierung einbezogenen Gesellschaften werden voll erfasst. Die Kapitalkonsolidierung erfolgt gemäss der "purchase method". Danach wird die Differenz zwischen dem Kaufpreis einer erworbenen Gesellschaft und dem Marktwert ("fair value") der dabei übernommenen Nettoaktiven als Goodwill aus Akquisitionen aktiviert und innerhalb von höchstens fünf Jahren linear abgeschrieben.

Sämtliche Bestände, Transaktionen und daraus entstandene nicht realisierte Gewinne zwischen Konzerngesellschaften werden bei der Konsolidierung eliminiert. Von konsolidierten Gesellschaften bezahlte Dividenden werden aufgerechnet und den Reserven zugeordnet. Anteile von Minderheitsaktionären am Eigenkapital werden in der Bilanz und Anteile am Erfolg in der Erfolgsrechnung separat ausgewiesen.

Voll- oder quotenkonsolidiert werden folgende Gesellschaften:

Gesellschaft		Aktien- bzw. Beteiligung in %		
		Gesellschaftskapital	31.12.2008	31.12.2007
Hupac AG, Chiasso	CHF	20 000 000		
Hupac Intermodal AG, Chiasso	CHF	250 000	100,00	100,00
Hupac SpA, Mailand	EUR	2 040 000	95,55	95,55
Unterbeteiligung der Hupac SpA, Mailand:				
- Fidia SpA, Oleggio	EUR	260 000	3,00	3,00
Hupac GmbH, Singen	EUR	210 000	100,00	100,00
Termi AG, Chiasso	CHF	500 000	80,00	80,00
Unterbeteiligung der Termi AG, Chiasso:				
- Termi SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	95,00	95,00
Termi SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	5,00	5,00
Fidia SpA, Oleggio	EUR	260 000	97,00	97,00
Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	EUR	1 601 000	99,94	97,00
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	EUR	200 000	100,00	100,00
Unterbeteiligung der Hupac Intermodal NV, Rotterdam:				
- Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	EUR	1 601 000	0,06	3,00
Terminal Singen TSG GmbH, Singen	EUR	260 000	50,00	50,00

Folgende Beteiligungen wurden mit der Equity-Methode konsolidiert:

Gesellschaft	Sitz	Beteiligung in %	
		31.12.2008	31.12.2007
Cemat SpA	Mailand (Italien)	34,48	34,48
D & L Cargo NV	Boom (Belgien)	0	40,00
RAAlpin AG	Olten (Schweiz)	30,00	30,00
Cesar Information Services Scarl	Brüssel (Belgien)	25,10	25,10
Combinant NV	Antwerpen (Belgien)	35,00	0



Für die 50% Beteiligung an Terminal Singen TSG GmbH wird die Quotenkonsolidierung angewandt.

#### Fremdwährungsumrechnung

Bei den Einzelgesellschaften werden Transaktionen in fremder Währung zu Tageskursen umgerechnet und verbucht. Die daraus entstehenden Kursdifferenzen sind in der Erfolgsrechnung ausgewiesen. Salden in fremder Währung am Jahresende werden zu aktuellen Wechselkursen umgerechnet. Daraus resultierende Kursgewinne werden erfolgswirksam verbucht. Für nicht realisierte Kursgewinne wurde eine Rückstellung gebildet.

In der konsolidierten Jahresrechnung werden Aktiven und Passiven der ausländischen Beteiligungsgesellschaften zum Jahresendkurs in Schweizer Franken umgerechnet. Die Umrechnung der Erfolgsrechnung erfolgt zum Durchschnittskurs des Geschäftsjahres. Umrechnungsdifferenzen aus der Umrechnung der Bilanz zu Jahresendkursen und der Erfolgsrechnung zu Durchschnittskursen werden erfolgsneutral der im Eigenkapital geführten Umrechnungsdifferenz zugerechnet.

#### Erlöse aus Lieferungen und Leistungen

Umsätze aus Lieferungen und Leistungen werden bei Leistungserfüllung gebucht. Der Umsatz wird exklusive Mehrwertsteuer und nach Abzug der an Kunden gewährten Rabatte und Preisminderungen ausgewiesen. Die Erlöse aus Lieferungen und Leistungen umfassen den Umsatz mit Kunden, UIRR-Gesellschaften und Dritten für erbrachte Leistungen im Verkehrsnetz der Hupac, sowie für Wagenvermietung ausserhalb dieses Verkehrsnetzes, Logistikdienstleistungen und Verschiedenes.

#### Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen

Die Gestehungskosten enthalten die von Dritten in Rechnung gestellten Kosten für die Erbringung der für die Erzielung des Umsatzes mit Kunden, UIRR-Gesellschaften und Dritten notwendigen Lieferungen und Leistungen (u.a. Frachtkosten, Wagenmiete, Unterhalt, Terminalkosten, betriebliche Versicherungen und Verschiedenes). Staatliche Kostenbeiträge an die von Dritten belasteten Kosten werden als Aufwandminderung gebucht.

#### Umrechnungstabelle

	Bilanz		Erfolgsrechnung	
	31.12.2008	31.12.2007	2008	2007
CHF/EUR	1,4873	1,6571	1,5867	1,6427

#### Konzerneigenkapitalnachweis

Beträge in 1 000 CHF	Aktienkapital	Reserven	Umrechnungsdifferenzen	Total	Minderheitsanteile
Saldo am 1. Januar 2007	20 000	49 715	373	70 088	1 141
Umrechnungsdifferenzen			560	560	34
Anpassung Umrechnungsdifferenzen		(176)	176	0	
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte			716	716	
Anpassung Eigenkapital Assoziierte		(5)		(5)	
Dividende Muttergesellschaft		(2 400)		(2 400)	
Konsolidierter Jahresgewinn 2007		7 223		7 223	159
Saldo am 31. Dezember 2007	20 000	54 357	1 825	76 182	1 334
Umrechnungsdifferenzen			(2 005)	(2 005)	(129)
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte			(2 247)	(2 247)	
Anpassung Eigenkapital Assoziierte		(1 022)		(1 022)	
Dividende Muttergesellschaft		(1 600)		(1 600)	
Konsolidierter Jahresgewinn 2008		2 810		2 810	72
Saldo am 31. Dezember 2008	20 000	54 545	(2 427)	72 118	1 277

#### Andere Angaben gemäss Gesetz

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2008	31.12.2007
1. Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter	17	19
2. Sicherstellungen von Aktiven für eigene Verpflichtungen	105 665	118 372
3. Nichtbilanzierte Leasingverbindlichkeiten	18	6
Der angegebene Betrag beinhaltet alle künftigen Verbindlichkeiten aus bestehenden Leasingverträgen einschliesslich Zinsen und Spesen.		
4. Brandversicherungswerte der Sachanlagen	304 510	303 652

### **Auflösung stiller Reserven**

Im Berichtsjahr 2008 sind stille Reserven im Betrag von CHF 3,1 Mio. aufgelöst worden (2007: CHF 0).

### **Risikobeurteilung**

Der gruppenweite Risikobeurteilungsprozess besteht darin, dem Verwaltungsrat der Hupac AG

die festgestellten Risiken und die eingeleiteten Massnahmen zu deren Bewältigung zu melden. Die Vorgehensweisen und Tätigkeiten zur Identifizierung der Risiken und, wo nötig, zu deren Bewältigung, stehen in der Kompetenz der Geschäftsleitung.

## **Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung zur Konzernrechnung 2008**

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Konzernrechnung der Hupac AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang, Seiten 34 bis 39, für das am 31. Dezember 2008 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

### **Verantwortung des Verwaltungsrates**

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Konzernrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den im Anhang wiedergegebenen Konsolidierungs- und Bewertungsgrundsätzen verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Konzernrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

### **Verantwortung der Revisionsstelle**

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Konzernrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Konzernrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Konzernrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Konzernrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Konzernrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen

festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Konzernrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

### **Prüfungsurteil**

Nach unserer Beurteilung entspricht die Konzernrechnung für das am 31. Dezember 2008 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz sowie den im Anhang wiedergegebenen Konsolidierungs- und Bewertungsgrundsätzen.

### **Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften**

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 Obligationenrecht (OR)) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbare Sachverhalte vorliegen.

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Konzernrechnung existiert.

Wir empfehlen die vorliegende Konzernrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Stefano Caccia      Claudio Cereghetti

Lugano, 14. April 2009

## Jahresrechnung Hupac AG

### Erfolgsrechnung 2008 und 2007

Beträge in 1 000 CHF	2008	2007
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	61 722	70 937
Gestehungskosten	(22 451)	(18 555)
<b>Bruttogewinn</b>	<b>39 271</b>	<b>52 382</b>
Allgemeiner Aufwand	(2 016)	(1 497)
Abschreibungen Sachanlagen	(34 434)	(33 463)
Abschreibungen immaterielle Anlagen	(27)	(26)
Rückstellungen und Wertberichtigungen	(19)	(8 600)
Dividenden ertrag	123	1 213
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	2	18
Gewinn aus Veräusserung von Beteiligungen	4 531	0
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	(61)	(1)
Verlust aus Veräusserung von Beteiligungen	(10)	0
<b>Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen</b>	<b>7 360</b>	<b>10 026</b>
Finanzertrag	498	309
Finanzaufwand	(2 117)	(1 432)
Währungsdifferenzen	(950)	105
Auflösung Rückstellungen Währungsverluste	950	0
<b>Ordentliches Betriebsergebnis</b>	<b>5 741</b>	<b>9 008</b>
Ausserordentlicher Ertrag	1	23
Ausserordentlicher Aufwand	0	(34)
<b>Jahresgewinn vor Steuern</b>	<b>5 742</b>	<b>8 997</b>
Steuern	(1 334)	(2 048)
<b>Jahresgewinn</b>	<b>4 408</b>	<b>6 949</b>

### Bemerkungen zur Erfolgsrechnung

Die Position *Erlöse aus Lieferungen und Leistungen* weist gegenüber dem Vorjahr eine Verminderung von 13% aus und enthält im Jahr 2008 vornehmlich noch die Mieterlöse aus der Vermietung von Sachanlagen. Auf die Fakturierung der Lizenzvergabe zur Nutzung der Marken der Hupac AG an die Hupac Intermodal AG im Betrag von knapp CHF 4 Mio. ist im Jahr 2008 verzichtet worden. Wegen mangelnder Verfügbarkeit des Rollmaterials auf Grund von unverhältnismässig hohen Stillstandstagen während Unterhaltsdienstleistungen einerseits und des sich vor allem im zweiten Semester abzeichnenden Wagenüberschusses andererseits, hat die Hupac AG dem Mieter Hupac Intermodal AG entsprechend Mieterlasse zugestanden.

Die *Gestehungskosten* haben sich gegenüber dem Vorjahr um knapp CHF 3,9 Mio. erhöht. Diese Position beinhaltet zum grössten Teil Unterhaltskosten für das Rollmaterial. Der *Bruttogewinn* ist folglich gegenüber dem Vorjahr um gut CHF 13,1 Mio. kleiner ausgefallen.

Die Position *Allgemeiner Aufwand* ist gegenüber dem Vorjahr um gut CHF 0,5 Mio. angestiegen. Insbesondere sind im Berichtsjahr 2008 Beratungshonorare administrativer und rechtlicher Natur für das Terminalprojekt in Antwerpen sowie das gesamte Vertragswesen in Sachen Unterhalt für Rollmaterial angefallen.

Die *Abschreibungen Sachanlagen* haben gegenüber dem Jahr 2007 um 2,9% zugenommen, was nicht zuletzt auch auf die im Jahr 2008 zusätzlich ausgelieferten Wagen zurückzuführen ist.

Der *Gewinn aus Veräusserung von Beteiligungen* ist fast ausschliesslich auf den Verkauf des Aktienpakets des Eisenbahnverkehrsunternehmens DLC zurückzuführen.

Der *Finanzaufwand* ist gegenüber 2007 um knapp CHF 0,7 Mio. grösser. Dies resultiert insbesondere aus der Neuverschuldung zur Finanzierung der Rollmaterialbeschaffung sowie der laufenden Terminalprojekte. Im Berichtsjahr 2008 weist die Hupac AG Währungsverluste in der Höhe von CHF 950.000 aus, welche durch *Auflösung Rückstellungen Währungsverluste* vollumfänglich kompensiert worden sind.

Nach Abzug der Steuern von gut CHF 1,3 Mio. weist die Hupac AG für das Geschäftsjahr 2008 einen *Jahresgewinn* von rund CHF 4,4 Mio. aus, was gegenüber dem Vorjahr einer Verringerung von gut CHF 2,5 Mio. (36,4%) entspricht.

Der nach der vereinfachten Methode – Jahresgewinn plus Abschreibungen und Veränderungen der Rückstellungen – berechnete Cash Flow beläuft sich im Jahr 2008 auf gut CHF 37,9 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Verminderung von 22,6% gleichkommt.

## Bilanz per 31. Dezember 2008 und 2007

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2008	31.12.2007
<b>AKTIVEN</b>		
<b>UMLAUFVERMÖGEN</b>		
Flüssige Mittel	878	7 491
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19 418	3 608
- gegenüber Dritten	5 375	1 587
- gegenüber Konzerngesellschaften	13 958	2 121
- gegenüber Aktionären	203	0
- Delkredere	(118)	(100)
Andere Forderungen	4 747	4 084
- gegenüber Dritten	4 747	4 084
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	1 192	2 933
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>26 235</b>	<b>18 116</b>
<b>ANLAGEVERMÖGEN</b>		
Finanzanlagen	47 268	38 205
- Beteiligungen	37 403	30 860
- Darlehen Dritte	491	547
- Darlehen Konzerngesellschaften	9 370	6 794
- Übrige Finanzanlagen	4	4
Sachanlagen	122 963	100 474
Immaterielle Anlagen	66	60
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>170 297</b>	<b>138 739</b>
<b>Total Aktiven</b>	<b>196 532</b>	<b>156 855</b>

### Bemerkungen zur Bilanz

Die Bilanzsumme der Hupac AG hat sich gegenüber dem Vorjahr um rund CHF 40 Mio. erhöht. Neben der Erhöhung der *Sachanlagen* um rund CHF 23 Mio. ist auch der Anstieg bei den *Beteiligungen* um rund CHF 6,5 Mio. zu erwähnen. Dabei handelt es sich um die Aufstockung des Kapitals der Hupac Intermodal BVBA in Antwerpen sowie um die Beteiligung an der neugegründeten Gesellschaft Combinant NV ebenfalls mit Sitz in Antwerpen.

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2008	31.12.2007
<b>PASSIVEN</b>		
<b>FREMDKAPITAL</b>		
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>		
Schulden aus Lieferungen und Leistungen	14 267	5 722
- gegenüber Dritten	4 184	4 484
- gegenüber Konzerngesellschaften	7	0
- gegenüber Aktionären	10 076	1 238
Kurzfristige Darlehen	8 000	6 250
- von Dritten	8 000	6 000
- von Aktionären	0	250
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	18	35
- gegenüber Dritten	18	35
Passive Rechnungsabgrenzungsposten und kurzfristige Rückstellungen	8 352	5 261
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>30 637</b>	<b>17 268</b>
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>		
Langfristige Verbindlichkeiten	63 000	34 000
- gegenüber Dritten	63 000	34 000
- gegenüber Aktionären	0	0
Langfristige Rückstellungen	39 070	44 570
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>	<b>102 070</b>	<b>78 570</b>
<b>Total Fremdkapital</b>	<b>132 707</b>	<b>95 838</b>
<b>EIGENKAPITAL</b>		
Aktienkapital	20 000	20 000
Allgemeine Reserve	4 822	4 762
Statutarische Reserven	34 300	29 100
Bilanzgewinn	4 703	7 155
- Gewinnvortrag	295	206
- Jahresgewinn	4 408	6 949
<b>Total Eigenkapital</b>	<b>63 825</b>	<b>61 017</b>
<b>Total Passiven</b>	<b>196 532</b>	<b>156 855</b>

Auf der Passivseite ist zu erwähnen, dass die unter der Position *Kurzfristige Darlehen* ausgewiesenen CHF 8 Mio. strukturell eigentlich zu den *Langfristigen Verbindlichkeiten* gehören würden, weil sie aber innerhalb eines Jahres fällig werden, sind sie unter der Position *Kurzfristiges Fremdkapital* klassiert.

Die Hupac AG verfügt per Ende 2008 über ein *Eigenkapital* von gut CHF 63,8 Mio., was einer Eigenkapitalquote von 32,5% (Vorjahr 38,9%) entspricht.

## Anhang der Jahresrechnung 2008

### 1. Geschäftstätigkeit der Hupac AG

Per 1. Januar 2000 hat das Mutterhaus Hupac AG die gesamte Organisation und Durchführung des intermodalen Verkehrs ausgegliedert und auf das neue Tochterunternehmen Hupac Intermodal AG, das am 24. November 1999 gegründet worden ist, übertragen. Die Geschäftstätigkeit der Hupac AG beinhaltet ab 2000 vornehmlich die Bewirtschaftung des Anlagevermögens. Insbesondere sind in diesem Zusammenhang die Vermietung der Sachanlagen und die Vergabe von Lizenzen zur Nutzung der Marken der Hupac AG an die Hupac Intermodal AG zu erwähnen. Ebenso übt die Hupac AG weiterhin alle mit den Beteiligungen verbundenen Aktivitäten aus.

### 2. Angaben gemäss Art. 663b OR

Beträge in 1 000 CHF		31.12.2008	31.12.2007	
2.1 Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter		10 025	11 779	
2.2 Brandversicherungswerte der Sachanlagen		222 296	217 786	
2.3 Wesentliche Beteiligungen				
Gesellschaft	Gesellschaftszweck	Grundkapital in 1 000	Kapitalanteil in % 31.12.2008	Kapitalanteil in % 31.12.2007
Hupac Intermodal AG, Chiasso	Verkehrsbetrieb, Terminalbetrieb	CHF 250	100,00	100,00
Hupac SpA, Mailand	Terminalbetrieb, Bahnbetrieb	EUR 2 040	95,55	95,55
Unterbeteiligung der Hupac SpA, Mailand: - Fidia SpA, Oleggio	Terminalbetrieb, Lagerlogistik	EUR 260	3,00	3,00
Hupac GmbH, Singen	Terminalbetrieb, Bahnbetrieb	EUR 210	100,00	100,00
Termi AG, Chiasso	Terminal Engineering	CHF 500	80,00	80,00
Unterbeteiligung der Termini AG, Chiasso: - Termini SpA, Busto Arsizio	Terminal Engineering	EUR 2 000	95,00	95,00
Termini SpA, Busto Arsizio	Terminal Engineering	EUR 2 000	5,00	5,00
Fidia SpA, Oleggio	Terminalbetrieb, Lagerlogistik	EUR 260	97,00	97,00
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	Service Provider	EUR 200	100,00	100,00
Unterbeteiligung der Hupac Intermodal NV, Rotterdam - Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	Terminal Engineering, Terminalbetrieb	EUR 1 601	0,06	3,00
Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	Terminal Engineering, Terminalbetrieb	EUR 1 601	99,94	97,00
Terminal Singen TSG GmbH, Singen	Terminalbetrieb	EUR 260	50,00	50,00
Cemat SpA, Mailand	Verkehrsbetrieb, Terminalbetrieb	EUR 7 000	34,48	34,48
D & L Cargo NV, Boom	Bahnbetrieb	EUR 177	0	40,00
Cesar Information Services Scarl, Bruxelles	Datenverarbeitungsdienste für Kunden	EUR 100	25,10	25,10
Combinant NV, Antwerpen	Terminal Engineering, Terminalbetrieb	EUR 500	35,00	0
RAIpin AG, Olten	Verkehrsbetrieb, Terminalbetrieb	CHF 300	30,00	30,00

#### 2.4 Risikobeurteilung

Hupac AG ist als Muttergesellschaft der Hupac Gruppe vollständig in den internen gruppenweiten Risikobeurteilungsprozess miteingeschlossen. Der gruppenweite Risikobeurteilungsprozess besteht darin, dem Verwaltungsrat der Hupac AG die festgestellten Risiken und die eingeleiteten Massnahmen zu deren Bewältigung zu melden. Die Vorgehensweisen und Tätigkeiten zur Identifizierung der Risiken und, wo nötig, zu deren Bewältigung, stehen in der Kompetenz der Geschäftsleitung.

### 3. Fortschreibung des Eigenkapitals

Beträge in 1 000 CHF	Aktien- kapital	Allgemeine Reserve	Statutarische Reserven	Bilanz- gewinn	Total
Saldo am 1. Januar 2007	20 000	4 622	25 800	6 046	56 468
Dividende				(2 400)	(2 400)
Zuweisung an Allgemeine Reserve		140		(140)	
Zuweisung an Statutarische Reserven			3 300	(3 300)	
Jahresgewinn				6 949	6 949
Saldo am 31. Dezember 2007	20 000	4 762	29 100	7 155	61 017
Dividende				(1 600)	(1 600)
Zuweisung an Allgemeine Reserve		60		(60)	
Zuweisung an Statutarische Reserven			5 200	(5 200)	
Jahresgewinn				4 408	4 408
Saldo am 31. Dezember 2008	20 000	4 822	34 300	4 703	63 825

### Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns

Beträge in CHF	2008
Gewinnvortrag	294 843
Jahresgewinn	4 407 999
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	4 702 842
Antrag des Verwaltungsrates:	
- Dividende	800 000
- Zuweisung an Allgemeine Reserve	0
- Zuweisung an Statutarische Reserven	3 700 000
- Vortrag auf neue Rechnung	202 842
	4 702 842

# Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung zur Jahresrechnung 2008

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Hupac AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang, Seiten 40 bis 43, für das am 31. Dezember 2008 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

## **Verantwortung des Verwaltungsrates**

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

## **Verantwortung der Revisionsstelle**

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben.

Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

## **Prüfungsurteil**

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2008 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

## **Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften**

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 Obligationenrecht (OR)) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbare Sachverhalte vorliegen.

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Stefano Caccia

Claudio Cereghetti

Lugano, 14. April 2009



Gedruckt auf umweltfreundlichem Papier mit Zertifizierung  
FSC Mixed Sources (CQ-COC 000010) und Ecolabel (Rif. IT/011/04)





**Hupac AG**  
Viale R. Manzoni 6  
CH-6830 Chiasso  
Tel. +41 91 6952800  
Fax +41 91 6952801  
[info@hupac.ch](mailto:info@hupac.ch)  
[www.hupac.ch](http://www.hupac.ch)

