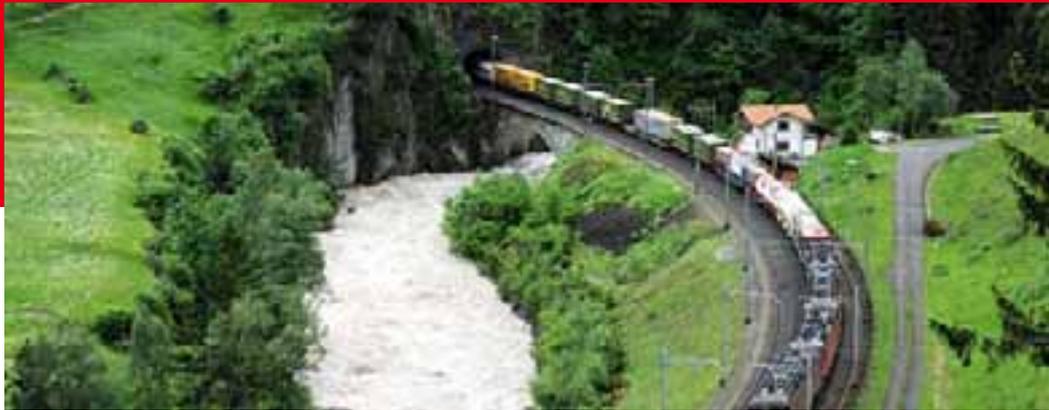


Geschäftsbericht 2009





Profil der Hupac Gruppe



Profil der Hupac Gruppe

Hupac ist das führende Unternehmen im kombinierten Verkehr durch die Schweiz und gehört zu den Marktleadern in Europa. Das Unternehmen 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.

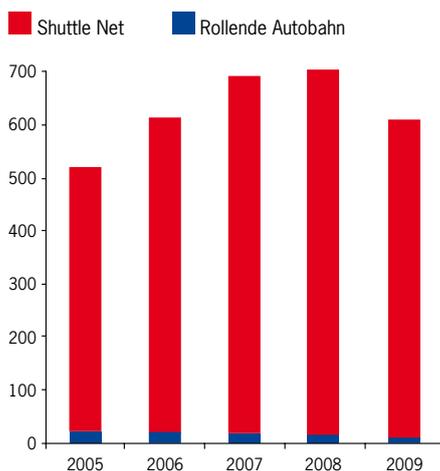
Hupac betreibt ein Netzwerk mit täglich 110 Zügen zwischen den grossen europäischen Wirtschaftsräumen sowie zwischen den Häfen und dem Hinterland. Die Hupac Gruppe besteht aus zehn Unternehmen mit Sitz in der Schweiz, in Deutschland,

Italien, den Niederlanden und Belgien und beschäftigt 400 Mitarbeiter. Das Unternehmen verfügt über rund 5.500 Bahnwagenmodule. 2009 betrug das Verkehrsvolumen 607.000 Strassensendungen.

Die Hupac AG wurde 1967 in Chiasso gegründet. Insgesamt sind 100 Aktionäre an der Gesellschaft beteiligt. Das Aktienkapital von CHF 20 Mio. wird zu 72% von Logistik- und Transportunternehmen und zu 28% von Bahnen gehalten. Damit ist Marktnähe und Unabhängigkeit von den Bahnen gewährleistet.

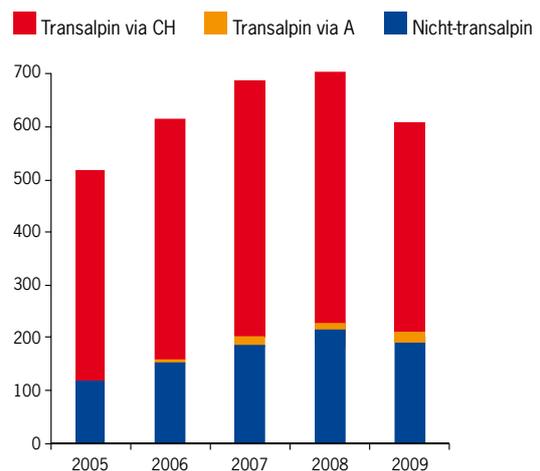
Verkehrsentwicklung nach Verkehrstechniken

Strassensendungen in 1000



Verkehrsentwicklung nach Geschäftsfeldern

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
Verkehrstechniken	Shuttle Net (UKV) mit 108 Zügen pro Tag Rollende Autobahn mit 2 Zügen pro Tag
Verkehrsvolumen 2009	607.284 Strassensendungen ▶ Shuttle Net: 597.286 Strassensendungen ▶ Rollende Autobahn: 9.998 Strassensendungen
Rollmaterialbestand	5.529 Wagenmodule 13 Strecken- und/oder Manöverlokomotiven
Terminalbetrieb	Busto Arsizio-Gallarate, Desio, Novara RAAlpin, Aarau, Basel, Chiasso, Singen, Antwerpen
Informationstechnik	Goal, integrierte Softwarelösung für den intermodalen Verkehr Cesar, webbasiertes Kunden-Informationssystem Ediges, Datenaustauschsystem auf XML-Basis E-train, satellitengestütztes Zugortungssystem
Mitarbeitende	405
Qualität und Umwelt	Qualitätsmanagementsystem gemäss ISO 9001:2000 Umweltmanagementsystem gemäss ISO 14001:2004
Finanzdaten	Jahresumsatz CHF 481,1 Mio. (EUR 318,6 Mio.) Jahresgewinn CHF 2,8 Mio. (EUR 1,8 Mio.) Cash flow CHF 46,7 Mio. (EUR 30,9 Mio.)

Stand: 31.12.2009

Geschäftsbericht 2009

Vorwort	2	
<hr/>		
Die Hupac Gruppe		
Corporate Governance	7	
Das Jahr 2009 im Überblick	8	
Vision und Leitbild der Hupac Gruppe	11	
Die Nachhaltigkeitsstrategie der Hupac im Gütertransport	12	
Qualitäts- und Umweltmanagement	14	
Kommunikation mit den Stakeholdern	14	
<hr/>		
Die wirtschaftliche Verantwortung der Hupac		
Wirtschaftliche Entwicklung	16	
Verkehrsentwicklung	17	
Betriebliche Ressourcen	20	
Qualität, Sicherheit und Produktivität	22	
Kunden	24	
Lieferanten	24	
<hr/>		
Die Umweltverantwortung der Hupac		
Umwelleistungen	26	
Gefahrguttransporte	27	
<hr/>		
Die gesellschaftliche Verantwortung der Hupac		
Mitarbeitende	30	
Verlagerungspolitik	31	
Beziehungen zu Institutionen und Gemeinwesen	32	
<hr/>		
Jahresrechnungen		
Konsolidierte Jahresrechnung	34	
Jahresrechnung der Hupac AG	40	

Mit Blick nach vorn

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freunde des Unternehmens

Das Jahr 2009 war ein herausforderndes Jahr. Die Weltwirtschaftskrise erfasste den Transportmarkt und mit ihm auch das Verkehrsnetz der Hupac. Volumentrübkänge von bis zu 25% liessen hohe Überkapazitäten entstehen und rissen anfangs tiefe Löcher in den Haushalt. Dank energischer Sanierungsmassnahmen erzielte Hupac per Jahresende ein ausgeglichenes finanzielles Ergebnis und konnte Investitionen in Höhe von rund 56 Millionen Franken ausweisen.

Trotz diesem schwierigen Umfeld war es kein verlorenes Jahr auf unserem Weg zum Ziel. Wir haben gezeigt, dass wir auch unter widrigen Marktbedingungen schnell und entschlossen handeln können. Wir haben die Frequenz der Züge der gesunkenen Nachfrage angepasst und Lösungen für eine angemessene Bewirtschaftung der Wagenflotte gefunden. Weitere Krisenmassnahmen waren die flexible Ressourcenplanung gemeinsam mit den Bahnen, die Zurückstellung nicht prioritärer Investitionen und die Einführung von Kurzarbeit auf den Terminals. Dank der Unterstützung des Bundesamts für Verkehr konnten wir ein Konjunkturprogramm für den transalpinen Verkehr durch die Schweiz einführen.

Das schlagkräftige Krisenmanagement war entscheidend für das positive Ergebnis des Geschäftsjahrs 2009. Für diese aussergewöhnliche Teamleistung möchte ich allen Mitarbeitenden, die hart und engagiert gearbeitet haben, herzlich danken.

Oberstes Ziel sind zufriedenen Kunden – an diesem Leitsatz orientierte sich unser Handeln auch in der Wirtschaftskrise. Auf der Gratwanderung zwischen Rentabilität und Netzwerkerhaltung entschied Hupac in vielen Fällen zugunsten Letzterem. Die Kunden



können auf ein stabiles, leistungsfähiges Verkehrsnetz und auf eine konstant hohe Beratungs- und Dienstleistungsqualität zählen. Mehr noch, Hupac ist letztes Jahr in etliche neue Märkte vorgestossen, wie beispielsweise nach Spanien, Portugal und Rumänien, und hat bestehende Segmente ausgebaut, zum Beispiel den Transport von 4-Meter-Sattelauflegern via Lötschberg und Brenner.

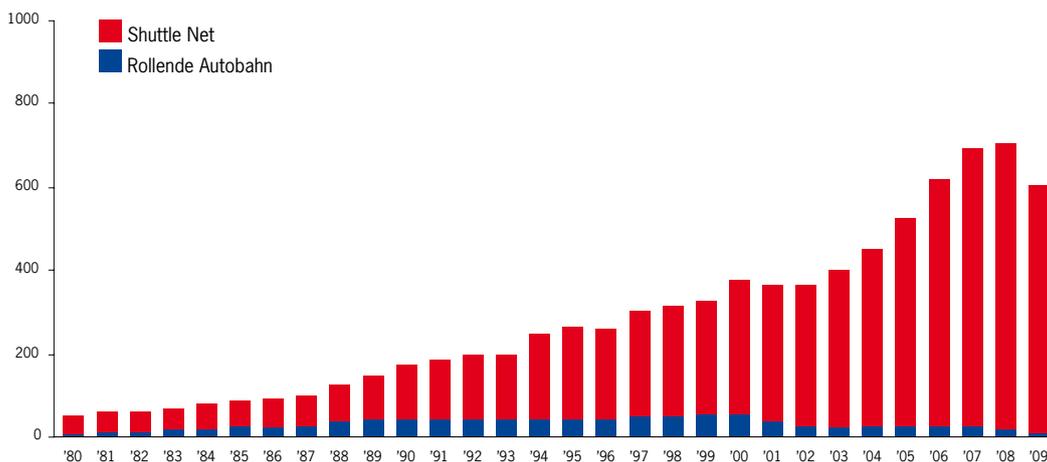
Wichtige Fortschritte wurden auch bei der Verbesserung der Produktivität erreicht. Die Züge der Hupac fahren heute noch besser ausgelastet als vor der Wirtschaftskrise. Zahlreiche Prozesse in den Terminals, im Flottenmanagement und in der Administration wurden vereinfacht und standardisiert. So wurde aus der Not eine Tugend, und Hupac ist jetzt schlanker und stärker als vor der Krise.

Vor allem aber investierte Hupac weiter in eigene Ressourcen wie Rollmaterial und Terminals. Im Januar 2010 wurde der HTA Hupac Terminal Antwerp dem Betrieb übergeben. Im März nahm der Combinant Terminal, den Hupac gemeinsam mit BASF und IFB erbaut hat, die Tätigkeit auf, während in Busto Arsizio-Gallarate der Ausbau der bestehenden Terminalanlage planmässig voranschreitet.

Überhaupt schärft die Krise den Blick für das Wesentliche. An verschiedenen Fronten wurden Innovationen eingeleitet, die für die Zukunft der Hupac massgeblich sein werden. Ein wichtiger Ansatz ist das Projekt "Customer Focus", mit dem Organisationsstrukturen und Prozesse noch kun-

Verkehrsentwicklung 1980-2009

Strassensendungen in 1000



denorientierter ausgerichtet werden. Innovativ ist auch das Flottenmanagement, welches unter den neuen, offenen Rahmenbedingungen die Rollmaterialbewirtschaftung selbst in die Hand nimmt. Das im laufenden Jahr gestartete Innovationsprojekt "CompoFamilies" bezweckt die Effizienzsteigerung der Wagenzirkulation durch die Einführung homogener Kompositionsfamilien.

Neue Wege werden wir auch mit unseren Bahnpartnern gehen. Mit verschiedenen Bahnen, wie beispielsweise mit SBB Cargo, DB Schenker Rail, Trenitalia, Crossrail und anderen, überprüfen wir, wie wir die Zusammenarbeit noch enger, synergetischer und effizienter ausrichten können. Die Bandbreite der Möglichkeiten reicht von der Planungsoptimierung bis zur möglichen Beteiligung wie im Fall der neu zu gründenden internationalen Traktionsgesellschaft der SBB Cargo.

Sie sehen es, Hupac blickt nach vorn und zeigt dem Markt Perspektiven gemäss einer klaren Strategie auf. **We have a dream:** Im Jahr 2020 wird für Güter auf langen Distanzen in Europa der Transport auf der Schiene im Vordergrund stehen. Ein wichtiger Treiber ist das Konzept der Grünen Logistik: Ressourcenknappheit, steigendes Umweltbewusstsein und staatliche Regulierung bewirken ein Umdenken der Unternehmen. Drei Voraussetzungen braucht es jedoch, damit der Schienengüterverkehr den Sprung nach vorne schaffen kann:

- ▶ Europaweit müssen die Investitionen in die Bahninfrastruktur verstärkt und miteinander vernetzt werden
- ▶ Auf den Bahnmärkten muss dank Marktöffnung und funktionierender Regulierung echter Wettbewerb eintreten
- ▶ Zwischen Strasse und Schiene müssen faire Wettbewerbsbedingungen herrschen.

Von zentraler Bedeutung ist zum Beispiel der Ausbau der Zulaufstrecken zum NEAT-Tunnel. So wird zwar der Gotthard-Basistunnel für hochprofilige Sat-

telaufleger benutzbar sein, zahlreiche Zulaufstrecken in der Schweiz werden jedoch erst nach 2030 für dieses immer wichtiger werdende Segment zur Verfügung stehen. Auf der Lötschberg-Strecke sind die Kapazitäten für 4-Meter-Transporte schon heute – insbesondere durch die Rola – ausgeschöpft. Neben dem Tunnelprofil ist die Auslegung der Strecken auf 750-Meter-Züge unabdingbar, um im Wettbewerb mit der Strasse mithalten zu können.

Auch 2010 wird kein einfaches Jahr. Zwar übertrafen wir im ersten Quartal unser Planziel von 8% Wachstum, jedoch wird sich die Wirtschaft nur langsam erholen. Aus diesem Grund werden wir die Massnahmen fortführen, die uns 2009 zum Erfolg geführt haben: strikte Kostenkontrolle, selektive Investitionen, Massnahmen zur Steigerung der Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit. Der Markt dagegen wird von Produktinnovationen profitieren. In den ersten Monaten des Jahres wurden bereits zahlreiche neue Verbindungen eingeführt. Dazu gehören die Züge Rotterdam ⇌ Verona, Köln ⇌ Novara, Curtici ⇌ Bradu de Sus, Antwerpen ⇌ Ludwigshafen, Antwerpen ⇌ Verona und Busto Arsizio ⇌ Barcelona.

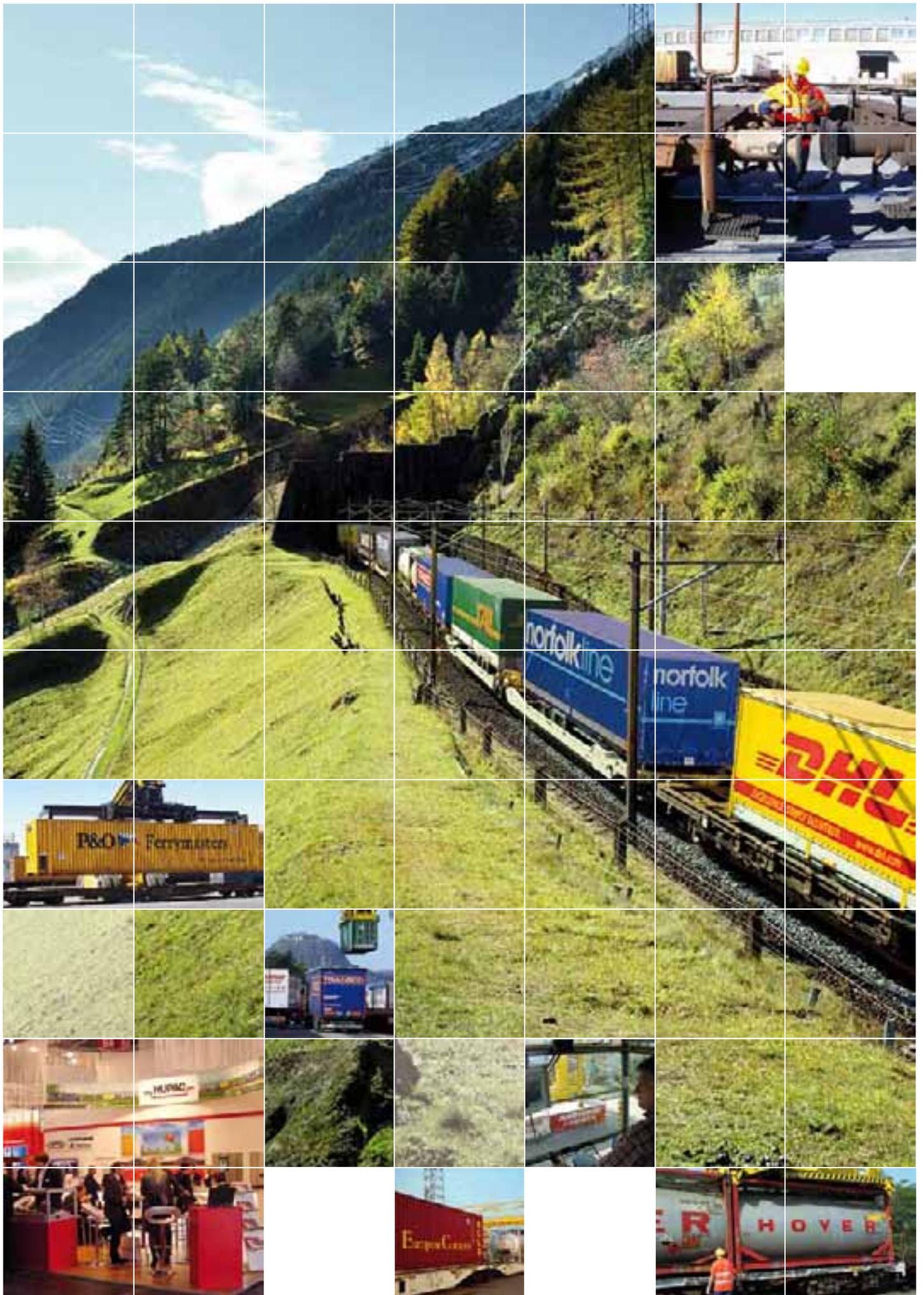
An dieser Stelle möchte ich den Aktionären der Hupac Gruppe, den Kunden, Geschäftspartnern und öffentlichen Institutionen herzlich für ihr Vertrauen und für die Unterstützung unserer Vorhaben danken. Und noch einmal gilt unser aller Dank den Mitarbeitern, die im vergangenen Jahr unter schwierigen Bedingungen aussergewöhnliche Leistungen erbracht haben. Wir sind zuversichtlich, für die vor uns liegenden Herausforderungen gut gerüstet zu sein und freuen uns auf den Weg mit Ihnen.



Dr. Hans-Jörg Bertschi
Präsident des Verwaltungsrats

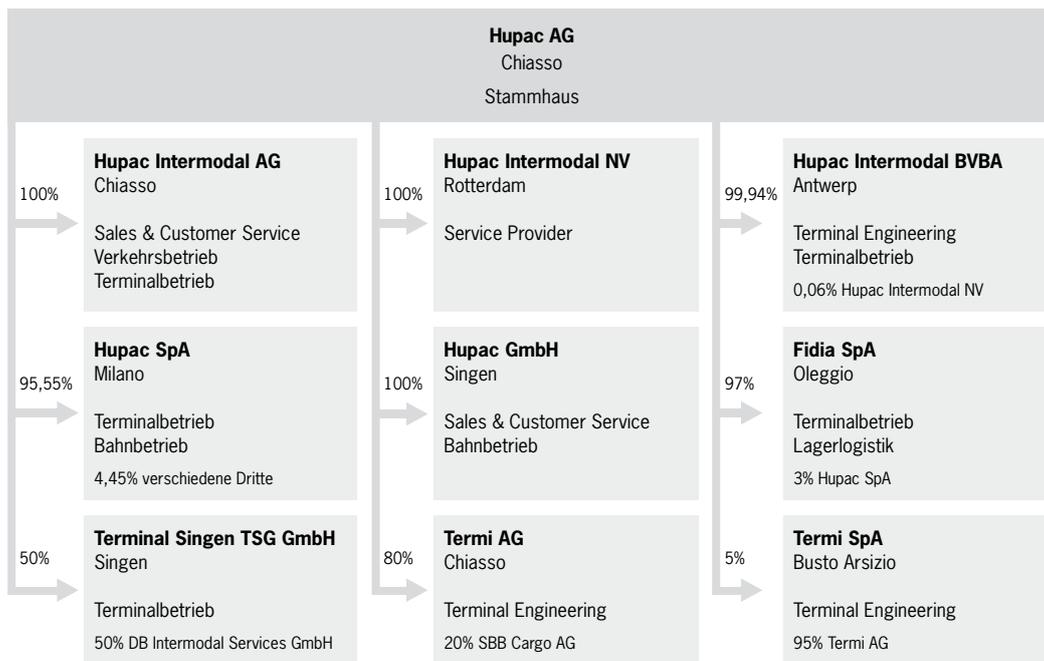
Chiasso, im April 2010







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
Nils Planzer	38	Mitglied	Schweizer	2008	2010
Peter Hafner	53	Sekretär	Schweizer	1999	2010

Geschäftsleitung der Hupac Gruppe und operative Führung der Tochtergesellschaften

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

Struktur der Hupac Gruppe

Ende 2009 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 Einrichtung des Bereichs Fleet Management jeweils im Mutterhaus und in der Hupac Intermodal AG zu erwähnen. Die neue Organisationseinheit fasst die Funktionen Rollmaterialentwicklung, -beschaffung und -bewirtschaftung unter einer zentralen Verantwortung zusammen. Mit dieser Neustrukturierung will Hupac den hohen Anforderungen, welche seit Einführung des Cotif-Abkommens auf den Wagenhaltern lasten, besser gerecht werden. Das Fleet Management erarbeitet das Wartungskonzept für die Wagenflotte und sorgt für dessen pünktliche Umsetzung, überwacht die Sicherheit, optimiert den Einsatz der Wagen und stellt somit die Rentabilität dieser zentralen Ressource nachhaltig sicher. Die Leitung des Fleet Managements wurde Leonardo Fogu übertragen, welcher somit in die Geschäftsleitung der Hupac AG aufsteigt.

Im Mai 2009 schied Paolo Paracchini, bisher Delegierter des Verwaltungsrats der Tochtergesellschaft Fidia SpA, infolge seiner Pensionierung aus dem Unternehmen aus. Seine Funktion wurde von Francesco Crivelli übernommen.

Verwaltungsrat

Im Mai 2009 trat Bruno Planzer nach zwanzigjähriger Tätigkeit im Verwaltungsrat der Hupac AG zurück. Der Verwaltungsrat der Hupac AG setzt sich nunmehr aus fünf 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 Unternehmern 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 2009 waren dies die Kombioperatore Cemac und RAlpin, die Terminalgesellschaft Combinant und der Datenverarbeitungsdienstleister Cesar Information Services.

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 2009 im Überblick

Januar	<ul style="list-style-type: none">▶ Neue Shuttleverbindung zwischen Verona und Taulov mit Weiterfahrtsmöglichkeit nach Schweden▶ Einrichtung des Bereichs Fleet Management in der Hupac AG und Hupac Intermodal AG
März	<ul style="list-style-type: none">▶ Einführung von neuen Relationen zwischen Frankreich und Mitteldeutschland/Polen durch Bündelung der Verkehre auf einem Hub-Terminal in Antwerpen▶ Baubeginn des unterirdischen Abwassertrennsystems im Terminal Busto Arsizio-Gallarate zur Erhöhung der passiven Sicherheit
April	<ul style="list-style-type: none">▶ Neue Verbindungen zwischen Antwerpen und verschiedenen Destinationen in Spanien und Portugal
Juni	<ul style="list-style-type: none">▶ Wiedereröffnung des sanierten Kranmoduls S3 im Terminal Busto Arsizio-Gallarate
Juli	<ul style="list-style-type: none">▶ Verdichtung des Netzwerks in Polen durch Einführung der Verbindung Schwarzheide ⇔ Katy Wrocławskie
August	<ul style="list-style-type: none">▶ Verkehrsaufnahme auf der Relation Budapest ⇔ Curtici
September	<ul style="list-style-type: none">▶ Beginn der Ausbauarbeiten des Check-in-Bereichs im Terminal Busto Arsizio-Gallarate
November	<ul style="list-style-type: none">▶ Umstellung auf die elektronische Buchung via Web und Ediges
Dezember	<ul style="list-style-type: none">▶ Probetriebsaufnahme im HTA Hupac Terminal Antwerp▶ Neue Verbindung Busto Arsizio ⇔ Verona▶ Abschluss der Auslieferungen von 42 Containertragwagen 60 Fuss und von 69 Taschenwagen T5 und T4.2

Verkehrstechniken

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

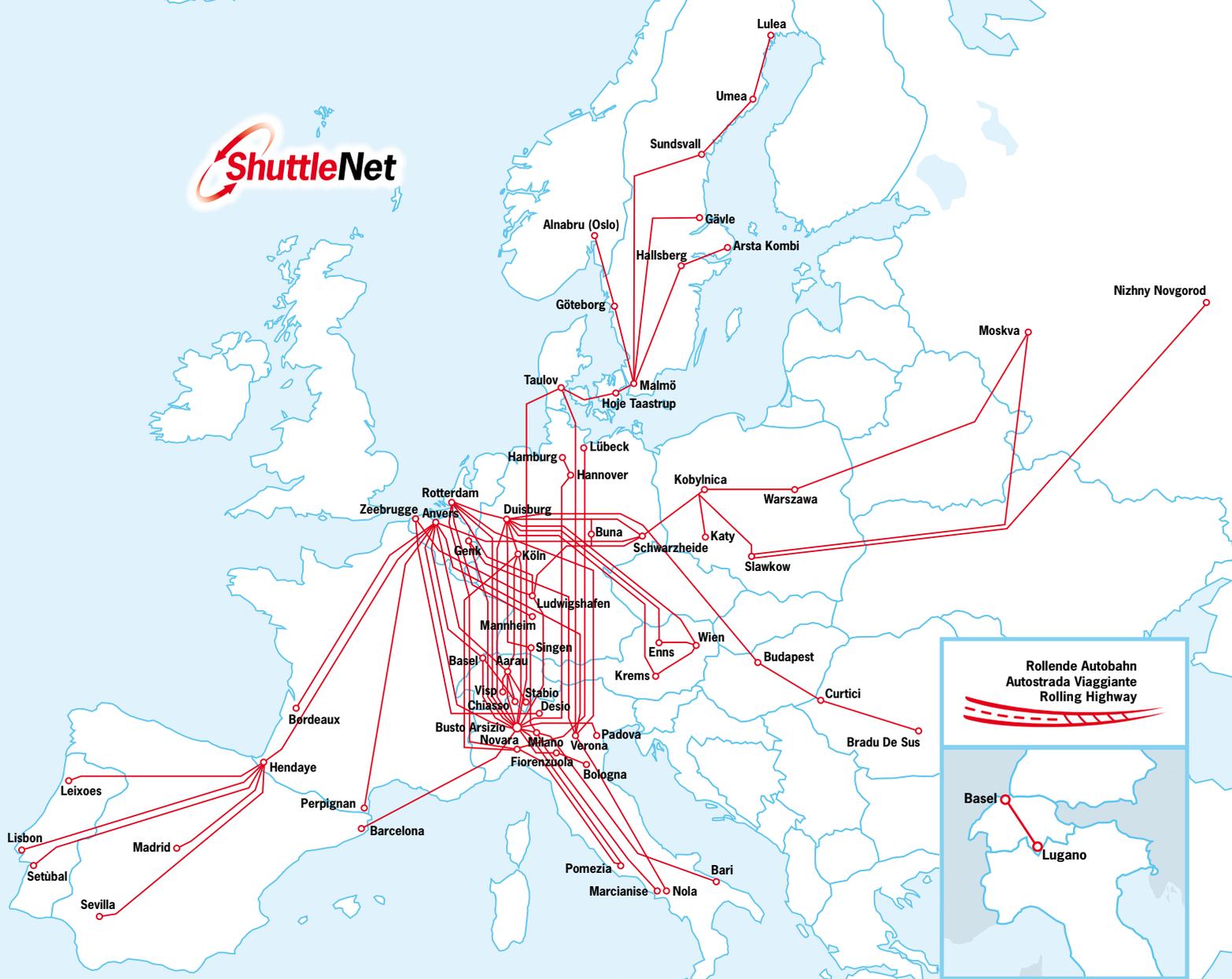
Im **unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV)** wird die Ladeinheit auf der Strasse oder per Schiff im Verladeterminale angeliefert und auf den Zug umgeschlagen. Die weitere Beförderung erfolgt auf der Schiene, zumeist über lange, internationale Strecken. Befördert wird nur die Ladeinheit, also der Container, 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 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 langströmigen Verkehre auf die Schiene, um Staus, Fahrerman-

gel, 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** 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.



Stand 15.4.2010

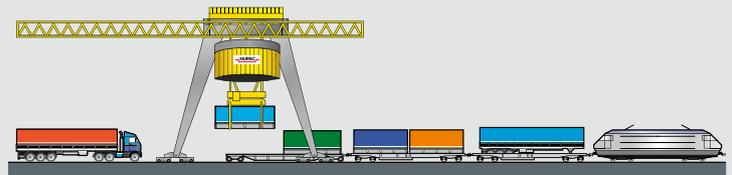


Hupac betreibt eine Rollende Autobahn auf der Gotthardstrecke zwischen Basel und Lugano. Die niedrige Profilhöhe des Gotthardtunnels schränkt das Marktpotential stark ein. Günstigere Voraussetzungen bietet der 4-Meter-Korridor

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

Partner für Green Logistics

Vom Standpunkt der Umwelt her ist der Verkehr ein echtes Problem. Das Personenverkehrsaufkommen steigt stetig, der Güterverkehr wächst schneller als die Wirtschaft, und der Warenverkehr ist trotz technologischem Fortschritt nicht ausreichend effizient, um die Mehrbelastung durch sein Wachstum zu kompensieren. Die Folge: Europa gelingt es nicht, seine Treibhausgasemissionsziele gemäss Kyoto-Protokoll zu erreichen.

Die Logistik stellt sich dieser Herausforderung. Mit dem Konzept der Grünen Logistik strebt sie die ganzheitliche Transformation von Logistikstrategien, -strukturen und -systemen zur Schaffung umweltgerechter und ressourceneffizienter Logistikprozesse an. Das Zielsystem der Grünen Logistik verfolgt die Schaffung eines nachhaltigen Unternehmenswertes über ein Gleichgewicht von ökonomischer und ökologischer Effizienz.

Das Thema Green Logistics bleibt trotz Wirtschaftskrise aktuell. Gemäss einer Studie der Dualen Hochschule Baden-Württemberg, Lörrach, wollen 81% der befragten Unternehmen ihre Umweltschutzaktivitäten fortsetzen oder erhöhen, 18% wollen sie reduzieren und nur 1% will sie einstellen. Gründe dafür gibt es genug:

- ▶ Für zahlreiche Unternehmen sind CO₂-Emissionen bereits heute ein bedeutender Kostenfaktor, mit steigender Tendenz.

- ▶ Energie wird künftig knapp und teuer. Wer Energie spart, senkt Kosten und Emissionen. Gerade beim Thema Energie setzt sich die Erkenntnis durch, dass Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit kein Zielkonflikt sind.
- ▶ Auch der Staat wird künftig vermehrt bei Umweltthemen regulativ eingreifen.
- ▶ Das Umweltbewusstsein der Kunden steigt und wird weiter zunehmen. Umweltschutz ist für viele Unternehmen bereits heute ein wichtiger Wettbewerbsfaktor.
- ▶ Ganz allgemein gilt: Umweltthemen stiften Sinn und Identifikation. Sie halten die Mitarbeitenden in den Unternehmen und die Gesellschaft als Ganzes zusammen.

Der Schienengüterverkehr gilt als bevorzugter Verkehrsträger für umweltgerechte Logistikprozesse. Dem kombinierten Verkehr kommt dabei eine wichtige Rolle zu, denn er ermöglicht den Transport von einzelnen Sendungen, die gebündelt mit anderen Sendungen die Vorteile der Schiene für sich in Anspruch nehmen können, ohne auf die Vorteile der Strasse bei der Feinverteilung vor Ort zu verzichten.

Hupac als Operateur des kombinierten Verkehrs sieht ihre Aufgabe darin, den Transport- und Logistikunternehmen ein zuverlässiges, marktgerechtes Verkehrsnetz auf der Schiene zur Verfügung zu stellen. Die effiziente Bewirtschaftung des Netzes ist die zentrale Herausforderung, denn umwelt-

Umweltbilanz – Erfolg für alle Partner der Logistikkette

2009 hat Hupac erstmals die CO₂-Emissionen und den Energieverbrauch ihres gesamten Verkehrs berechnen lassen. Die auf rund 700 verschiedenen Relationen beförderten Sendungen mit einem Nettogewicht von insgesamt 10,7 Millionen Tonnen haben CO₂-Emissionen in Höhe von 111.000 Tonnen und einen Energieverbrauch von 3,5 Milliarden Megajoule verursacht. Im Vergleich zum reinen Strassentransport auf den selben Strecken wurden Einsparungen von 86% bei den CO₂-Emissionen und von 71% beim Energieverbrauch erzielt. An diesem Erfolg sind alle Partner der Logistikkette beteiligt: Verlader, Transportunternehmer, Bahnen, Terminals und Operateure.

Bei der Berechnung der ökologischen Auswirkungen ihrer Transporte stützt sich Hupac auf EcoTransIT, ein einfach zu bedienendes Tool mit hohem wissenschaftlichen Anspruch. EcoTransIT berechnet Emissionen und Energieverbrauch der verschiedenen Verkehrsträger anhand objektiver, nachvollziehbarer Kriterien und liefert den Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln gleich mit.

Träger des Projekts sind zahlreiche Bahngesellschaften wie DB, SBB, Trenitalia, SNCF und Green Cargo sowie der Dachverband der Bahnen UIC. Die wissenschaftliche Betreuung erfolgt durch das unabhängige ökologische Forschungsinstitut IFEU aus Heidelberg. Berücksichtigt werden u.a. folgende Parameter:

- ▶ spezifisches Gewicht des Transportguts
- ▶ verkehrsträgerabhängige Entfernung vom Start zum Zielort
- ▶ Topographie
- ▶ Strassenkategorien sowie Fahrzeuggrösse und Schadstoffemissionsklasse beim Lkw
- ▶ Zuglänge und Traktionsart (Diesel/elektrisch) sowie Art der Stromerzeugung beim Schienenverkehr.

EcoTransIT ist über das Internet frei zugänglich. Auf den Webseiten der Hupac ist eine Schritt-für-Schritt-Bedienungsanleitung des Umweltrechners hinterlegt (www.hupac.ch >> Kundenservice >> Umweltrechner).

gerechte Transporte dürfen weder teurer noch qualitativ minderwertiger als Vergleichsangebote sein. Gemeinsam mit ihren Partnern – Bahnen, Terminalgesellschaften, Partneroperatoren, Rollmaterialherstellern und -instandhaltern – setzt sich Hupac seit über vierzig Jahren für die Entwicklung des kombinierten Verkehrs ein.

Prozess-Reengineering mit Customer Focus

Sparen, sparen, sparen, lautete die Devise bei Hupac, als Anfang 2009 die Weltwirtschaft in tiefste Rezession abrutschte. Aber kann und soll man auch beim Humankapital sparen? Während auf den Terminals die Überkapazitäten sozialverträglich durch Kurzarbeit abgebaut wurden, wagte Hupac in der Zentrale den Schritt nach vorn. Sind unsere Strukturen geeignet, um künftig eine Million Sendungen pro Jahr fahren zu können? Mit dieser Fragestellung wurde die Arbeitsgruppe Customer Focus ins Leben gerufen. Rund ein Drittel der Mitarbeiter erhielt die Aufgabe, Schwachstellen aufzuspüren und Schritt für Schritt Verbesserungen umzusetzen.

Eine sinnvolle Aufgabe, eindeutig. In den Jahren zuvor hatte das starke Verkehrswachstum häufig den kritischen Blick auf Strukturen und Prozesse verstimmt. Nun sollte die Pause für die Schaffung von neuen, kundenorientierten, webbasierten Geschäftsprozessen genutzt werden.

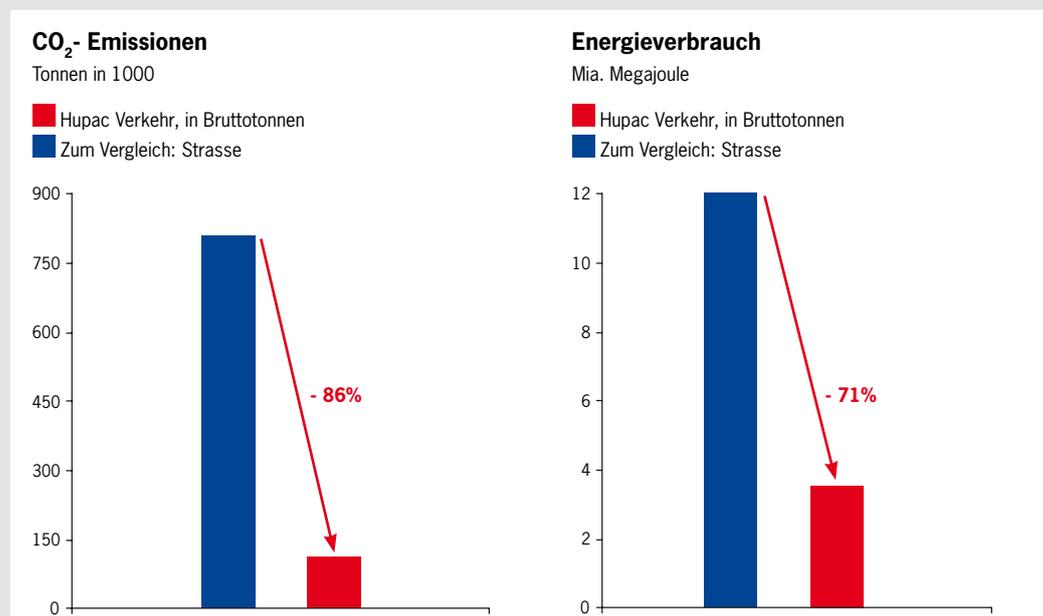
Mitte des Jahres machten sich fünf Arbeitsgruppen anhand klarer Prioritäten an die Revision zentraler Prozesse: von der Angebotserstellung bis zur

Buchung, von der Kundenkommunikation bis zur Rechnungsstellung und zum internen Finanzreporting. Erste Massnahmen konnten bereits im Herbst umgesetzt werden. Im November stellte Hupac auf die elektronische Buchung um. Seitdem reservieren die Kunden ihre Transporte über das Internet oder über das Datenaustauschsystem Ediges. Dadurch verringert sich die Fehlerquote, und die Kunden können ihre Daten selbständig bearbeiten, beispielsweise bei Änderungen oder Stornierungen.

Zum Jahreswechsel war ein weiteres Tool einsatzbereit: ein Online-Zirkulationsplan, der jeweils für die kommenden fünf Wochen über alle tatsächlich verkehrenden Züge informiert. Aktualisierungen des Zirkulationsplans wie Zugstreichungen oder Extrazüge sind in Echtzeit verfügbar und jederzeit im Internet abrufbar. Kunden ebenso wie Terminalgesellschaften können somit auf zuverlässige Informationen für die Planung ihrer Aktivitäten zählen. Ebenfalls im Web und in Echtzeit aktualisiert ist der Zirkulationsplan für die Feiertage. Durch vereinfachte, systemgestützte Abläufe soll der Feiertagsplan künftig frühzeitig verfügbar sein.

Weitere Verbesserungen wurden in der Fakturierung und in der Angebotsabwicklung umgesetzt. Die eigentliche Herausforderung im administrativen Bereich will Hupac im laufenden Jahr meistern: die durchgehende Automatisierung aller Prozesse von der Angebotserstellung bis zur Rechnungslegung. Eine Umstellung, von der die Kunden möglichst wenig spüren sollen, ausser dass Hupac schneller, flexibler und präziser geworden ist.

Umweltbelastung des kombinierten Verkehrs im Vergleich zum Strassenverkehr



Qualitäts- und Umweltmanagement

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.

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.

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.

Im Oktober 2007 wurden das Qualitäts- und das Umweltmanagementsystem der Hupac Gruppe für drei Jahre rezertifiziert. Im Geschäftsjahr 2009 fanden Zwischenaudits in den Niederlassungen Aarau, Basel, Chiasso und Busto Arsizio statt, bei denen zahlreiche Prozesse überprüft wurden. Im laufenden Jahr wird Hupac ihr Qualitäts- und Umweltmanagementsystem dem Rezertifizierungsverfahren erneut unterziehen.

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 durchführen, 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

2009 gingen die Erlöse aus Lieferungen und Leistungen der Hupac Gruppe um 18,2% auf CHF 481,1 Mio. zurück. Noch höher war der Rückgang der Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen netto. Diese beliefen sich auf CHF 383,2 Mio., was einer Verringerung um 23,1% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Der Bruttogewinn stieg somit um 8,8% auf CHF 98,0 Mio.

Durch nachhaltige Kostenoptimierung konnte Hupac im Krisenjahr 2009 einen Jahresgewinn von CHF 2,8 Mio. erzielen und somit das positive Ergebnis des Vorjahres um nur 2,0% unterschreiten. Der Cash flow der Gruppe gemäss der vereinfachten Berechnungsmethode Jahresgewinn plus

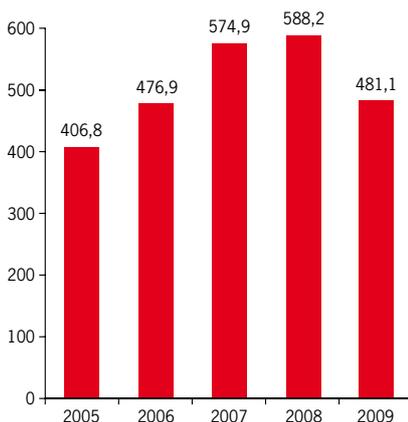
Abschreibungen und Veränderungen der Rückstellungen belief sich per Jahresende auf CHF 46,7 Mio. Dies entspricht einer Steigerung von 37,8% gegenüber dem Vorjahr.

Mit Investitionen in Sachanlagen in Höhe von CHF 55,7 Mio. wurde erneut ein hohes Volumen erreicht. Die Investitionen betrafen vornehmlich die Anschaffung von Bahnwagen und den Bau bzw. Ausbau von Terminalinfrastrukturen in Belgien und Italien.

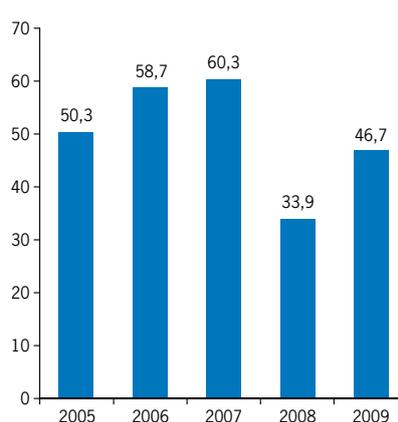
Unter Berücksichtigung der schwierigen konjunkturellen Situation kann die wirtschaftliche Entwicklung der Hupac Gruppe als zufriedenstellend bezeichnet werden.

Zahlen in CHF 1000	2009	2008	%
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	481.147	588.227	- 18,2
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen netto	383.182	498.152	- 23,1
Bruttogewinn	97.965	90.075	8,8
Jahresgewinn der Gruppe	2.755	2.810	- 2,0
Cash flow der Gruppe	46.683	33.889	37,8

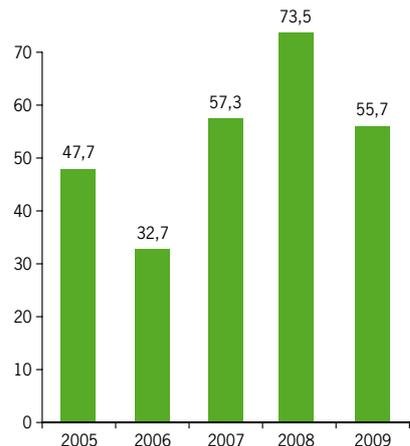
Umsatz
in Mio. CHF



Cash flow
in Mio. CHF



Investitionen in Sachanlagen
in Mio. CHF



Verkehrsentwicklung

Im Krisenjahr 2009 verzeichnete Hupac erstmals in ihrer über 40-jährigen Geschichte einen zweistelligen Verkehrsrückgang. Insgesamt beförderte das Unternehmen 607.284 Strassensendungen auf der Schiene, was einer Minderung von 13,5% gegenüber 2008 entspricht. Nach dem Verkehrsrückgang von rund 25% im ersten Quartal stabilisierte sich die Entwicklung im weiteren Jahresverlauf. In den letzten Monaten konnte im Vergleich zum Vorjahr sogar wieder ein kleines Plus erreicht werden.

Trotz des Volumeneinbruchs hielt Hupac das Netzwerk in allen wichtigen Märkten aufrecht. Die Kapazitäten wurden der effektiven Verkehrsnachfrage angepasst, ohne die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes zu beeinträchtigen. Gemeinsam mit den Traktionslieferanten wurde eine flexible Ressourcenplanung eingeführt. Ebenfalls wurde ein zeitlich begrenztes Konjunkturprogramm mit den Bahnen und dem Bundesamt für Verkehr aufgelegt, um der Gefahr einer Rückverlagerung auf die Strasse entgegenzutreten.

Shuttle Net

Mit einem Transportvolumen von 597.286 Strassensendungen erlitt das Geschäftsfeld Shuttle Net einen Verkehrseinbruch von 12,9%. Insgesamt wurden 88.494 Sendungen weniger als im Vorjahr transportiert.

Besonders hart war der Transitverkehr durch die Schweiz betroffen. Hier verzeichneten wir ein Minus von 15,6%. Krisenresistent erwies sich dagegen der Schweizer Binnenverkehr, der ein Wachstum von 5,2% erzielte. Sehr erfreulich verlief auch die Entwicklung im transalpinen Verkehr via Österreich. Dank der Einführung eines neuen Shuttlezugs Taulov ⇄ Verona konnte der Verkehr um 52,3% gesteigert werden. Gesamthaft sank das Volumen im transalpinen Verkehr um 13,6%.

Im nicht-transalpinen Verkehr betrug der Verkehrsrückgang 11,4%. Der Schweizer Import/Export-Verkehr musste einen schweren Verlust von 23,3% hinnehmen. Im Marktsegment "Andere europäische Verkehre" fiel der Volumeneinbruch mit einem Minus von 6,6% moderater aus. Die Einführung von verschiedenen neuen Destinationen in Spanien, Portugal, Rumänien und Polen hat dazu beigetragen.

Verkehrsentwicklung

		Strassensendungen			Nettogewicht in t		
		2009	2008	%	2009	2008	%
Shuttle Net (UKV)	Transit via CH	358.193	427.588	- 16,2	6.604.000	7.859.000	- 16,0
	Import/Export CH	5.580	8.571	- 34,9	98.000	160.000	- 38,7
	National CH	22.091	21.000	5,2	327.000	315.000	3,8
	Gesamt transalpin via CH	385.864	457.159	- 15,6	7.029.000	8.334.000	- 15,6
	Transit via A	21.082	13.843	52,3	406.000	281.000	44,5
	Gesamt transalpin	406.946	471.002	- 13,6	7.435.000	8.615.000	- 13,7
	Import/Export CH	47.181	61.504	- 23,3	664.000	869.000	- 23,6
	Andere europäische Verkehre	143.159	153.274	- 6,6	2.439.000	2.567.000	- 5,0
	Gesamt nicht-transalpin	190.340	214.778	- 11,4	3.103.000	3.436.000	- 9,7
Gesamt	597.286	685.780	- 12,9	10.538.000	12.051.000	- 12,6	
Rollende Autobahn	9.998	16.528	- 39,5	172.000	311.000	- 44,7	
Gesamtverkehr	607.284	702.308	- 13,5	10.710.000	12.362.000	- 13,4	

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

Skandinavien ⇌ Italien

Dank der Einführung der neuen Shuttleverbindung Taulov ⇌ Verona via Österreich konnten wir das Verkehrsvolumen im Berichtsjahr um 4,6% steigern. Die neue Relation ist ein wichtiges Bindeglied in unserem Netzwerk Skandinavien und erlaubt uns, neue Verkehrspotentiale dank des Streckenprofils P400 zu erschliessen.

Deutschland ⇌ Italien

Die Wirtschaftskrise traf dieses Segment in voller Härte. Im kombinierten Verkehr registrierten wir einen Verkehrseinbruch von 18,2%. Der Volumenschwund betraf alle Verbindungen, wenn auch in unterschiedlichem Umfang. Um eine vertretbare Auslastung der Züge zu erreichen, reduzierten wir die Frequenz auf abfahrtsstarken Relationen wie Köln ⇌ Busto Arsizio oder Ludwigshafen ⇌ Busto Arsizio, wodurch dem Markt jedoch keine nennenswerten Unannehmlichkeiten entstanden. Die Shuttleverbindungen Frankfurt ⇌ Busto Arsizio und Mannheim Handelshafen ⇌ Busto Arsizio wurden eingestellt, da den Kunden Alternativen auf der Verbindung Ludwigshafen ⇌ Busto Arsizio angeboten werden konnten.

Niederlande ⇌ Italien

Auch auf diesen Verbindungen mussten wir aufgrund der Wirtschaftskrise einen Volumenschwund von 15,4% feststellen. Trotz der schlechten Wirtschaftslage gelang es uns, neue Kunden für den kombinierten Verkehr zu gewinnen. Im

Rahmen eines gross angelegten Projekts wurden diverse Versuchstransporte mit verderblichen Produkten erfolgreich abgewickelt. In Zukunft sollen beträchtliche Mengen dieser Produkte regelmässig auf unsere Shuttlezüge verladen werden.

Belgien ⇌ Italien

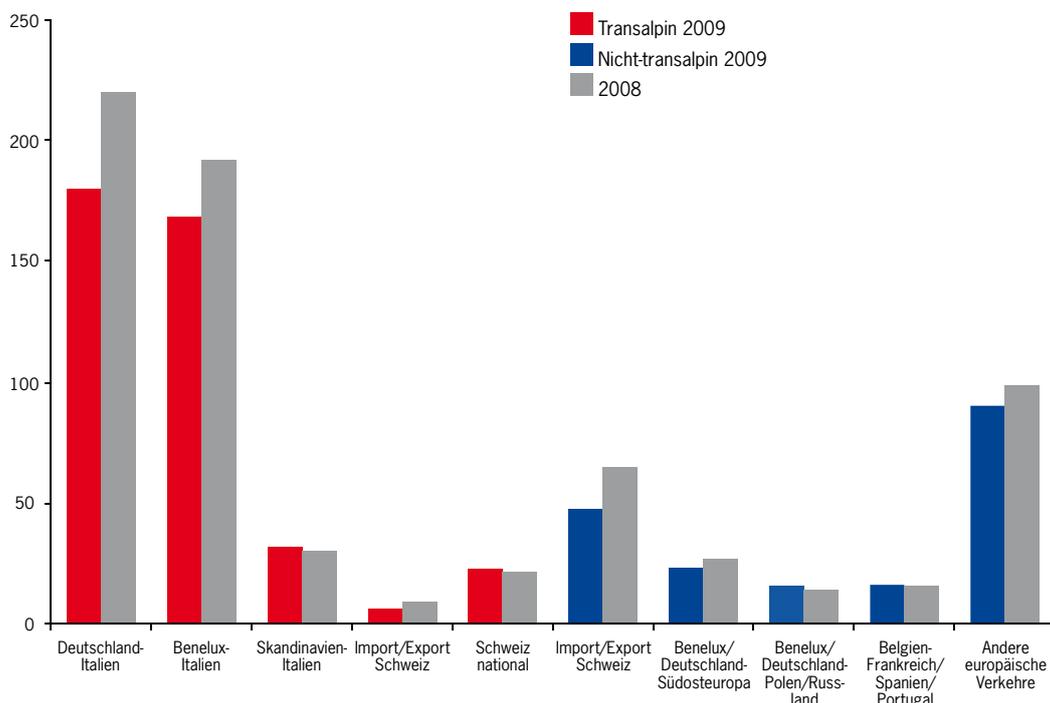
Im Vergleich zu anderen Verkehrskorridoren hat sich das Volumen auf dieser Achse relativ gut gehalten. Wegen der im Zusammenhang mit der Finanzkrise eingetretenen Abwertung der englischen Währung erlitt die Verbindung Zeebrugge ⇌ Desio massive Einbrüche. Der Volumenzuwachs der Verbindung Genk ⇌ Verona, welche sich dank des Profils P400 via Brenner gut behaupten konnte und ein Plus von 7,4% verzeichnete, machte die Verkehrsrückgänge der anderen Verbindungen nicht wett. Gewisse Volumenverluste waren auch durch Einführung eines Company-Zuges zu verzeichnen. Insgesamt registrierten wir in diesem Segment einen Verkehrsrückgang von 9,5%.

Import/Export Schweiz transalpin

Aufgrund der zunehmenden Unpaarigkeit der Verkehrsströme waren gewisse Transporte im kombinierten Verkehr nicht mehr darstellbar und mussten daher eingestellt werden. Im maritimen Verkehr wurden die Schiffsumläufe im Mittelmeer neu strukturiert, was zu einem zusätzlichen Volumenverlust beitrug. Insgesamt verzeichneten wir in diesem Segment einen Verlust von 34,9%.

Entwicklung der Marktsegmente im Shuttle Net

Strassensendungen in 1000



Binnenverkehr Schweiz transalpin

Durch die Einführung einer zusätzlichen Abfahrt zwischen Aarau und Stabio konnte unsere Marktleistung noch besser an die Bedürfnisse der Konsumgüterverkehre angepasst werden. Dank dieser Attraktivitätssteigerung erzielten wir einen Volumenzuwachs von 5,2%.

Import/Export Schweiz nicht transalpin

Der Verkehrsrückgang von 23,3% ist im Wesentlichen auf die Einstellung der Shuttlezugverbindung Duisburg ⇌ Schweiz sowie auf die starken Rückgänge im maritimen Verkehr, der die globale Wirtschaftskrise sehr ausgeprägt zu spüren bekam, zurückzuführen. Durch eine Umstellung des Logistikkonzepts musste die Verkehrsverbindung Skandinavien ⇌ Schweiz aufgegeben werden.

Benelux/Deutschland ⇌ Südosteuropa

Die Neuordnung des Betriebskonzepts, d.h. die Führung von zielreinen Zügen nach Wien bzw. Budapest, hat sich als erfolgreich erwiesen. Die Qualität konnte weiter gesteigert werden. Im August 2009 wurde auch eine neue Verbindung mit vier wöchentlichen Abfahrten zwischen Budapest und Curtici in Rumänien eingeführt.

Benelux/Deutschland ⇌ Polen

Das Ende 2008 eingeführte Betriebskonzept der durchgehenden Traktionsverantwortung hat sich auch im Verkehr zwischen Deutschland und Polen bestens bewährt. Die Zielsetzung einer

90%-igen Pünktlichkeit konnte erreicht werden. Die Verkehrsrückgänge der ersten drei Monate konnten wettgemacht werden. Zudem wurde das Netzwerk im Sommer mit einer neuen Verbindung zwischen Schwarzhöhe und Katy Wroclawskie bei Breslau erweitert. Auch die Verkehrsvolumen nach Russland über die Drehscheibe Slawkow wurden stetig erhöht.

Benelux ⇌ Südfrankreich/Spanien

Einen Zuwachs verzeichneten wir auch auf dem Verkehrskorridor zwischen Belgien und Südfrankreich. Im April 2009 wurden verschiedene neue Verbindungen zwischen Antwerpen und Spanien/Portugal über die Drehscheibe Hendaye aufgenommen. Dank der guten Transportnachfrage konnte die anfangs 2009 eingeführte Frequenzreduzierung aufgehoben und zu den geplanten täglichen Abfahrten zurückgekehrt werden. Insgesamt konnten die Volumen in diesem Verkehrskorridor um 6,8% gesteigert werden.

Maritimverkehr

Der krisenbedingte Verkehrsrückgang betraf auch den Maritimverkehr, welchen Hupac schwerpunktmässig auf der Achse Antwerpen-Schweiz über die Geschäftsstelle Maritime Inland Services mit Sitz in Basel abwickelt. Das Verkehrsvolumen nahm um rund 16% ab; dennoch wurde dem Markt die gewohnte Produktpalette angeboten. Die Verbindung Busto Arsizio ⇌ Genua musste temporär eingestellt werden. Die Häfen Genua und La Spezia sind nun via Strasse über den Terminal Busto Arsizio erreichbar.

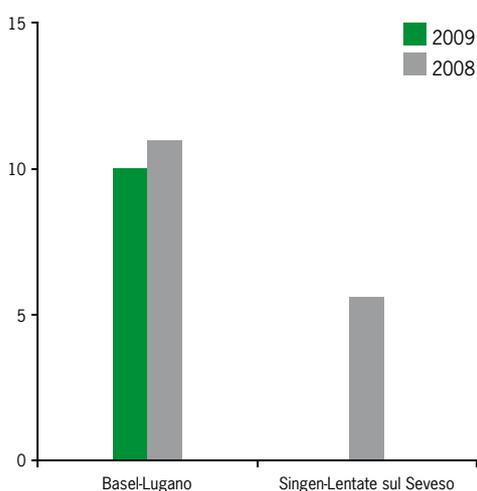
Rollende Autobahn

Hupac betreibt eine Rollende Autobahn auf der Gotthardstrecke. Zur Zeit beschränkt sich das Angebot auf eine Abfahrt pro Tag und Richtung zwischen Basel und Lugano. Im Einsatz sind rund 60 spezielle, extra tief gelegte Niederflurwagen, mit denen Sattelaufleger bis 3,96 Meter Eckhöhe befördert werden können. Des Weiteren wickelt Hupac im Auftrag der RALpin den Verkauf und die Disposition der Rollenden Autobahn zwischen Freiburg i.Br. und Novara ab.

Im Berichtsjahr wurden auf der Rollenden Autobahn der Hupac 9.998 Strassensendungen transportiert. Dies entspricht einer Minderung von 39,5% gegenüber dem Vorjahr. Hauptgrund für diesen Volumenrückgang ist die im Dezember 2008 erfolgte Einstellung der Verbindung Singen ⇌ Lentate sul Seveso, welche wegen der Schliessung des Monte Olimpino-Tunnels vorgenommen werden musste. Im Berichtsjahr konnte die Rollende Autobahn folglich nur mit einem Zugpaar auf der Gotthardstrecke betrieben werden. Auch die Wirtschaftskrise wirkte sich mit starken Verlusten insbesondere im ersten Halbjahr aus.

Entwicklung der Rollenden Autobahn

Strassensendungen in 1000



Betriebliche Ressourcen

Rollmaterial

Im Krisenjahr 2009 kam der Bewirtschaftung der Wagenflotte eine zentrale Bedeutung zu. Im Vordergrund stand der Abbau der Überkapazitäten, welche durch den Verkehrsrückgang entstanden waren. Bereits im Vorjahr wurden verschiedene Verträge für angemietetes Rollmaterial aufgelöst. Im Laufe des Berichtsjahrs wurden rund 700 gemietete Wagenmodule zurückgegeben. Dies trug massgeblich zur Senkung der Fixkosten bei. Ende des Jahres zählte die Flotte der Hupac 5.529 Wagenmodule, was einem Rückgang von 9,2% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Anzahl der angemieteten Wagen ging um 38% gegenüber dem Vorjahr zurück; Ende Jahr lag ihr Anteil bei 20% gemessen am gesamten Rollmaterialbestand.

Eine weitere, bereits 2008 eingeleitete Massnahme war das Zurückstellen etlicher Rollmaterialauslieferungen. Dank der engen, partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit verschiedenen Rollmaterialherstellern konnte die Auslieferung der im Jahr 2008 bestellten Wagen verschoben und über einen längeren Zeitraum gestreckt werden. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 111 Wagenmodule im Wert von ca. CHF 16 Mio. ausgeliefert. Es handelte sich dabei um 42 gewichtsreduzierte 60-Fuss-Containertragwagen und um 69 Taschenwagen des Typs T5 für Megatrailer und schwergewichtige Container sowie des Typs T4.2 für P386 kodifizierte Sattelaufleger. Die Auslieferung der Bestellungen wird bis in das Jahr 2010 hinein dauern.

Trotz Krise investiert Hupac weiterhin in das unternehmenseigene Rollmaterial. Fortschritte wurden auch bei der Entwicklung von neuem Rollmaterial erzielt. Gemeinsam mit einem Schweizer Wagenhersteller entwickelt Hupac einen polyvalenten

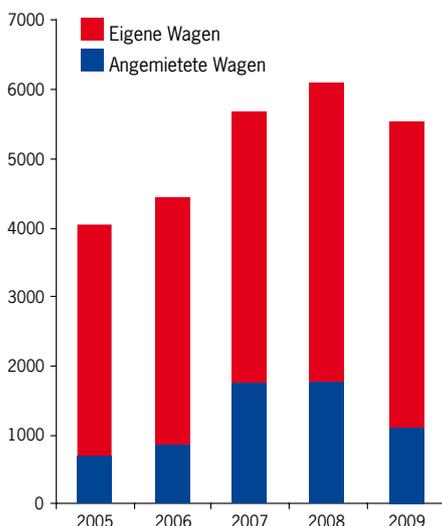
Multi-Taschenwagen, welcher zwei Sattelaufleger oder mehrere, auch schwergewichtige Container und Wechselbehälter transportieren kann. Im laufenden Jahr soll ein erster Prototyp gefertigt und nach der Zulassung dem Testbetrieb übergeben werden.

Im Mittelpunkt des Flottenmanagements stand 2009 die Neustrukturierung des Wagenunterhalts. Seit Inkrafttreten des Cotif-Abkommens im Jahr 2006 trägt Hupac als Wagenhalter die volle Verantwortung für die Instandhaltung und Sicherheit ihrer Wagenflotte. Im Berichtsjahr wurden die Datenerfassung und -verwaltung jedes einzelnen Wagens weiter optimiert. In Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern wurde ein neues Wagenunterhaltskonzept erarbeitet. Dieses sieht für jeden Wagen eine hohe Frequenz von Kontrollen und Wartungsphasen vor. Damit verfolgt Hupac mehrere Ziele. Erstens soll die Sicherheit der Wagen auf hohem Niveau gewährleistet sein. Zweitens sollen eventuelle Wagenschäden durch präventiven Unterhalt reduziert und somit die Betriebssicherheit und Qualität des Verkehrs erhöht werden. Dies wiederum steigert die Produktivität der Flotte und somit die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs im Interesse aller Beteiligten.

Das bereits im Vorjahr entwickelte Konzept einer netzorientierten Wageninstandhaltung wurde weiter verfeinert und zur Umsetzungsphase gebracht. Mit rund einem Dutzend Werkstätten an zentralen Knotenpunkten des Verkehrsnetzes wurde die Zusammenarbeit vereinbart bzw. aufgenommen. Die dezentrale Instandhaltung spart Überführungskosten und erhöht durch geringere Ausserbetriebszeiten die Verfügbarkeit des Rollmaterials. Von grosser Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Errichtung einer Werkstätte auf dem Areal des Terminals Busto

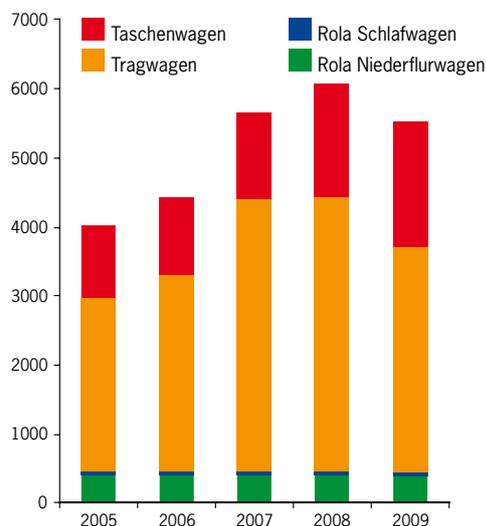
Rollmaterial

Anzahl Wagenmodule



Rollmaterial nach Wagentyp

Anzahl Wagenmodule



Arsizio-Gallarate, welche im laufenden Jahr in Betrieb genommen werden soll.

Traktion

Über 95% des Hupac Verkehrs erfolgt gemäss dem Prinzip der durchgehenden Traktion. Ausnahmen bilden Märkte wie Osteuropa, welche die Strukturen dieses Businessmodells erst teilweise zulassen. Zu den Hauptfrachtführern der Hupac gehörten im Berichtsjahr SBB Cargo, DB Schenker Rail, Trenitalia Cargo, Crossrail, Nordcarco, Veolia Cargo, WLB Wiener Lokalbahnen, SNCF Fret, B Cargo, PKP Cargo und MAV Cargo. Im Raum Busto Arsizio ist auch das Eisenbahnverkehrsunternehmen der Hupac SpA tätig.

Die Zusammenarbeit mit den Bahnpartnern stand 2009 vor besonderen Herausforderungen. Der rapide Volumrückgang 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.

Terminals

Die Züge der Hupac bedienen rund 65 Umschlagterminals in fünfzehn Ländern Europas. Zahlreiche weitere Terminals können über Zugverbindungen unserer Partner erreicht werden.

Zu rund 50 Terminals unterhält Hupac direkte Beziehungen. Fast alle Terminals sind durch elektronische Datenübertragung an das Hupac Goal System angeschlossen. 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.

Im Dezember 2009 wurde der neu erbaute HTA Hupac Terminal Antwerp dem Probetrieb übergeben. Die Anlage befindet sich in unmittelbarer Nähe des zuvor von Hupac genutzten Areals am Kai 468. Sie besteht aus einem Check-in-Bereich und einem Umschlagmodul mit fünf Umschlaggleisen und mehreren Fahr- und Abstellspuren. Pro Tag können bis zu zwölf Zugpaare von 620 Meter Länge abgewickelt werden, was einer Verladekapazität von 600 Strassensendungen pro Tag entspricht. In der Startphase bedient der HTA fünf Zugpaare pro Tag mit Destination Basel/Aarau und Busto Arsizio.

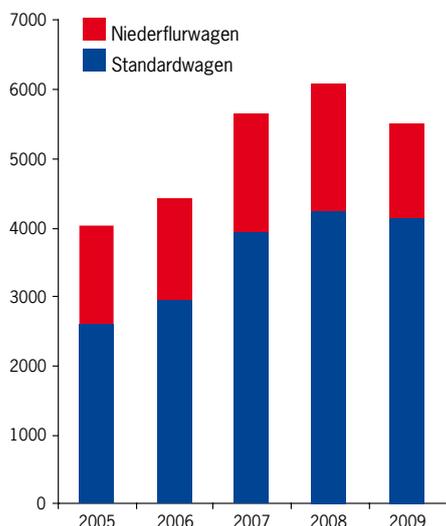
Im Juni 2009 wurden die Sanierungsarbeiten des Kranmoduls S3 im Terminal Busto Arsizio-Gallarate abgeschlossen. Die Anlage steht jetzt wieder mit voller Kapazität zur Verfügung. Die Ausbauarbeiten des Check-in-Bereichs wurden im September 2009 aufgenommen und sollen bis Herbst 2010 abgeschlossen sein.

Zu erwähnen ist ferner die im Dezember 2009 erfolgte Schliessung des Terminals in Ede bei Utrecht auf Veranlassung der Kommunalbehörden. Die Kunden können auf den rund 100 Kilometer entfernten Terminal in Rotterdam ausweichen.

Grosse Fortschritte wurden bei der Einführung der elektronischen Buchung erzielt, welche schnellere Prozesse, geringeres Fehlerrisiko und besseren Service gegenüber der traditionellen Fax-Reservierung garantiert. Hupac stellt den Kunden zwei E-booking-Systeme zur Verfügung: die Web-Buchung, auch über die Plattform Cesar zugänglich, und das Datenaustauschsystem Ediges. Durch Prozessverbesserungen und eine Informationskampagne bei der Kundschaft konnte der Anteil der elektronischen Buchungen von 45% auf über 80% erhöht werden.

Rollmaterial nach Bauart

Anzahl Wagenmodule



Informationstechnik

Hupac wickelt ihren Verkehr mit Hilfe der Software Goal – Global Oriented Application for Logistics – ab, einer inhouse konzipierten und in Zusammenarbeit mit Cemac 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.

Pünktlichkeit der Züge

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind die wichtigsten Leistungskriterien des kombinierten Verkehrs. Im Rahmen des Qualitätsmanagements erfasst Hupac daher die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge. Diese werden teils von den Bahnunternehmen, teils von den Terminalgesellschaften gemeldet und im Informatiksystem Goal registriert. Für einen Grossteil des von Hupac betriebenen Verkehrs liegen verlässliche Daten vor. Es handelt sich um objektive Kennzahlen, die von grosser Bedeutung für das Erfassen von Verbesserungspotentialen und deren Umsetzung sind. Im September des Berichtsjahres hat Hupac ein Projekt zur Verbesserung der Datenqualität gestartet mit dem Ziel, bis Ende 2010 die Daten auf allen Relationen in hoher Qualität zu erheben.

Im Berichtsjahr hat sich die Pünktlichkeit der Züge, definiert als Verspätung von weniger als einer Stunde, gegenüber der Vorjahresperiode leicht verbessert. Der Verkehr via Luino verzeichnete einen Anstieg der Pünktlichkeit von 72% auf 75%, während auf der Leitlinie via Chiasso die Qualität unverändert bei 79% lag. Fortschritte wurden auch auf der Lötschberg-Achse mit einer Erhöhung von 63% auf 77% erreicht.

In den ersten Monaten des laufenden Jahres ist die Qualität leider wieder spürbar gesunken. Zurückzuführen ist dies auf die krisenbedingt reduzierten Bahnressourcen und auf zahlreiche Störungen wie Schneefälle, Unfälle und Baustellen. Mangelnde Dienstleistungsqualität führt zu hohen Folgekosten bei allen Partnern der Logistikkette und mindert das Vertrauen der Kundschaft. Auf zahlreichen Krisensitzungen mit den Bahnpartnern setzte sich Hupac mit Nachdruck für die rasche Wiederherstellung eines akzeptablen Qualitätsniveaus ein.

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. Alle Fahrzeuge, Ladeeinheiten und Bahnwagen werden systematischen Kontrollen von der Abfahrt bis zur Destination unterzogen. Die Prozesse sind mit den Terminal- und Bahnpartnern abgestimmt und werden periodisch überprüft.

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 fanden verschiedene Informationsveranstaltungen zu den Themen Ladungssicherheit, Gefahrgut und Arbeitssicherheit statt.

Hupac bereitet sich systematisch für Notfälle vor. Die Mitglieder der Einsatztruppe des Terminals Busto Arsizio-Gallarate haben im Berichtsjahr einen Feuerwehr-Grundkurs mit abschliessender Prüfung absolviert. Schulungen haben auch in den Terminals Aarau und Basel stattgefunden.

Auch im vergangenen Jahr fanden Audits der SBB Cargo zur Überprüfung der Betriebssicherheit statt. Zahlreiche Hupac Züge ab Busto Arsizio-Gallarate, Novara, Domodossola, Basel, Duisburg und Köln wurden umfassenden Kontrollen in Bezug auf den Zustand der Ladeeinheiten und des Rollmaterials sowie die Transportdokumente unterzogen. Hupac bestand die Audits erfolgreich, was den hohen Qualitätsstandard der vorgelagerten Arbeitsschritte bestätigt.

Im Berichtsjahr waren keine grösseren Unfälle zu verzeichnen, weder auf den Terminals noch auf den Bahnlinien. Ein Problem stellten die häufigen Diebstähle auf abfahrtsbereiten Zügen ausserhalb einiger Terminals in Deutschland und Italien dar. Durch die enge Zusammenarbeit mit den Sicherheitsbehörden konnten diese Ereignisse insbesondere in Italien stark reduziert werden.

Produktivität

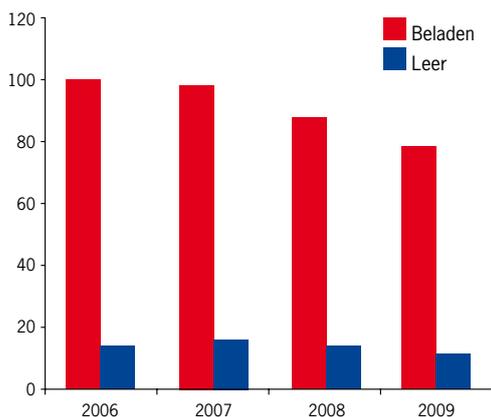
Die Wirtschaftskrise schlägt sich auch in den Kennziffern der Produktivität nieder. Durch das niedrige Verkehrsvolumen blieben die Kapazitäten ungenutzt; daher konnte das Ziel einer Verbesserung der Produktivität nicht in allen Bereichen erreicht werden.

Als Folge der zahlreichen Zugstreichungen ist die Laufleistung des Rollmaterials, gemessen an den durchschnittlich gefahrenen Kilometern pro beladenem Wagen, um 10,9% gesunken. Positiv dagegen sind die Anstrengungen zur Reduzierung der Leerkilometer zu werten, welche im Berichtsjahr um 19,8% abnahmen. Dies ist insbesondere auf die intensiven Bemühungen um eine zufriedenstellende Auslastung der Züge zurückzuführen. Auch das verbesserte Flottenmanagement, welches u.a. die Reduzierung der Leerfahrten zu den Werkstätten bezweckt, trug zu diesem erfreulichen Ergebnis bei. Insgesamt konnte die Auslastung der Züge um 1,4% gesteigert werden.

Die Arbeitsproduktivität entwickelte sich unterschiedlich. Im Terminal Busto Arsizio-Gallarate konnte durch Kurzarbeit und Auflösung der Zeitarbeitsverträge die Anzahl der abgefertigten Ladeeinheiten pro Person um 12% gesteigert werden. Dies trug entscheidend dazu bei, den operativen Verlust dieses Grossterminals zu begrenzen. Positiv war die Entwicklung im Terminal Desio (+17%), während in Aarau eine Minderung um 9% von einem sehr hohen Niveau zu verzeichnen war. Auch in der Zentrale in Chiasso war ein Rückgang der Produktivität um 9%, gemessen an den Strassensendungen pro durchschnittlicher Mitarbeiterzahl, zu verzeichnen. Nach dem starken Wachstum der vergangenen Jahre wurden die personellen Ressourcen für die Neustrukturierung zahlreicher Prozesse eingesetzt.

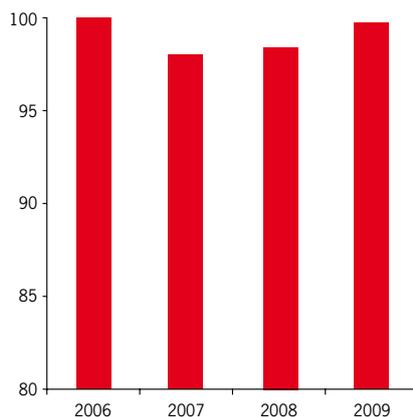
Laufleistung der Wagen

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



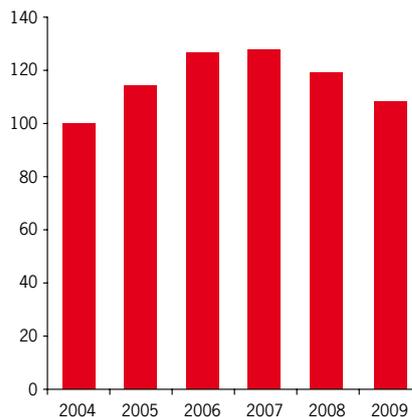
Auslastung der Wagen

Auslastung der Wagen im Shuttle Net, indiziert; 2006 = 100



Produktivität in der Zentrale

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



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 2009 traf sich Hupac mit ihren Kunden an den wichtigsten Knotenpunkten des Shuttle-Netzwerks. Die "Customer Conventions" fanden in Basel, Busto Arsizio und Köln statt. Rund 200 Firmenvertreter wurden aus erster Hand über die neuesten Marktentwicklungen informiert.

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 bezüg-

lich 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. Die Ausweitung des Verkehrsnetzes erfordert die systematische Einführung und Anpassung von Arbeitsprozessen in den Bereichen Betrieb, Technik und Informatik. Im Berichtsjahr fanden zahlreiche Workshops und Ausbildungen mit unseren Partnern in Österreich, Ungarn, Rumänien, Belgien und Deutschland statt mit dem Ziel, unseren Kunden europaweit einheitliche Abläufe zu garantieren.



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.

Umwelleistungen

Durch die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf das Verkehrsnetz der Hupac wurden im Berichtsjahr 700.000 Tonnen CO₂ sowie 8,5 Milliarden Megajoule Energie im Vergleich zum reinen Strassentransport (gemäss Umweltrechner www.ecotransit.org) eingespart.

Auch im eigenen Handlungsfeld setzt sich Hupac für umweltgerechtes Handeln ein, unterstützt durch ihr Umweltmanagementsystem gemäss ISO 14001. Im Mittelpunkt stehen die Umschlags- und Rangiertätigkeit in den Terminals, das Flottenmanagement und die administrativen Bereiche.

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 2009 waren 81% (Vorjahr: 79%) 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 umgebaut und mit Kunststoffbremssohlen versehen. Im Geschäftsjahr 2009 wurden ca. 40 Wagen lärmsaniert, 2010 sollen rund 200 Wagen umgebaut werden. Die Kosten für die Lärmsanierung trägt der Bund.

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

Verbrauchs- und Emissionsreduzierung

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.

Im Berichtsjahr wurden drei energieeffiziente Portal Kräne neuester Generation für den HTA Terminal Antwerp angeschafft. Die Kräne nutzen die kinetische Energie, die beim Absenken der Last und dem Bremsen des Krans entsteht, und wandeln sie in elektrische Energie um. Diese wird in das Netz eingespeist, wodurch der Energieverbrauch pro Kranung gesenkt wird.

Effiziente Abläufe in den Terminals reduzieren die Umweltbelastung. Hupac misst daher die relevanten Aktivitäten wie Kranungen und Rangiermanöver und leitet Massnahmen ein, um durch den rationellen Einsatz der Ressourcen eine geringe Umweltbelastung bei hoher Leistungsqualität zu erzielen.

Auch ein effizientes Flottenmanagement kann die Umweltbelastung des Verkehrs reduzieren. Gut ausgelastete Züge nutzen die eingesetzte Energie besonders wirksam. Im Berichtsjahr konnte eine Reduzierung der durchschnittlichen Leerkilometer pro Wagen von 19,8% erzielt werden.

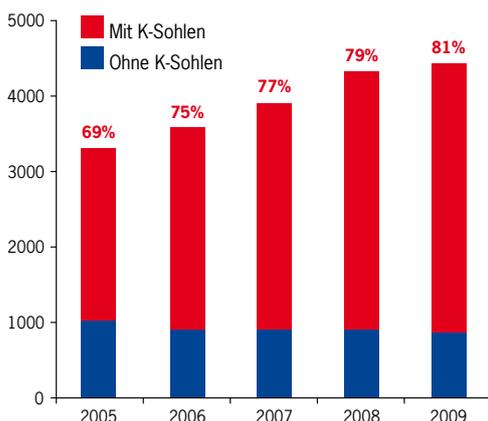
Die Umweltprojekte Busto Arsizio-Gallarate und Singen

Der Terminal Busto Arsizio-Gallarate schenkt den Umweltanliegen grösste Beachtung. Aufforstungen, Renaturierungen und ein Feuchtbiotop, das mit dem Regenwasser des Terminals gespeist wird, tragen zur Umweltverträglichkeit der Anlage bei.

Im Berichtsjahr wurden im Terminal Busto Arsizio-Gallarate wichtige bauliche Massnahmen zur Erhöhung der passiven Sicherheit in Angriff genommen. Das gesamte Areal der Terminalhälfte Busto Arsizio soll versiegelt und mit einem Abwassertrennsystem ausgerüstet werden. Dieses ermöglicht ein sofortiges Trennen von sauberem und verschmutztem Wasser. Bei einem Verlust von schädlicher Flüssigkeit wird somit der Boden und die Umwelt wirkungsvoll geschützt. Ein analoges System wurde auf der Terminalhälfte Gallarate bereits bei dem Bau installiert. Die Fertigstellung der Anlage ist für Mitte 2010 vorgesehen.

Lärmarme Bahnwagen

Anzahl eigene Wagenmodule



Gefahrguttransporte

Gefahrgüter sind ein wichtiger Teil unserer Wirtschaft und aus vielen Bereichen des täglichen Lebens nicht mehr wegzudenken. Grundstoffe für die industrielle Fertigung, Heizöl, Treibstoff, medizinische Gase, Pflanzenschutzmittel – all diese Güter dürfen nur unter Beachtung bestimmter Sicherheitsvorkehrungen befördert werden. Für den Transport von Gefahrgut ist die Bahn besonders geeignet. Im kombinierte Verkehr werden Strassentransporteur, Kombi-Operateur und Bahnunternehmen einheitliche Sicherheitsregeln und -prozeduren an und erzielen dank dieser engen Zusammenarbeit eine hohe Sicherheit.

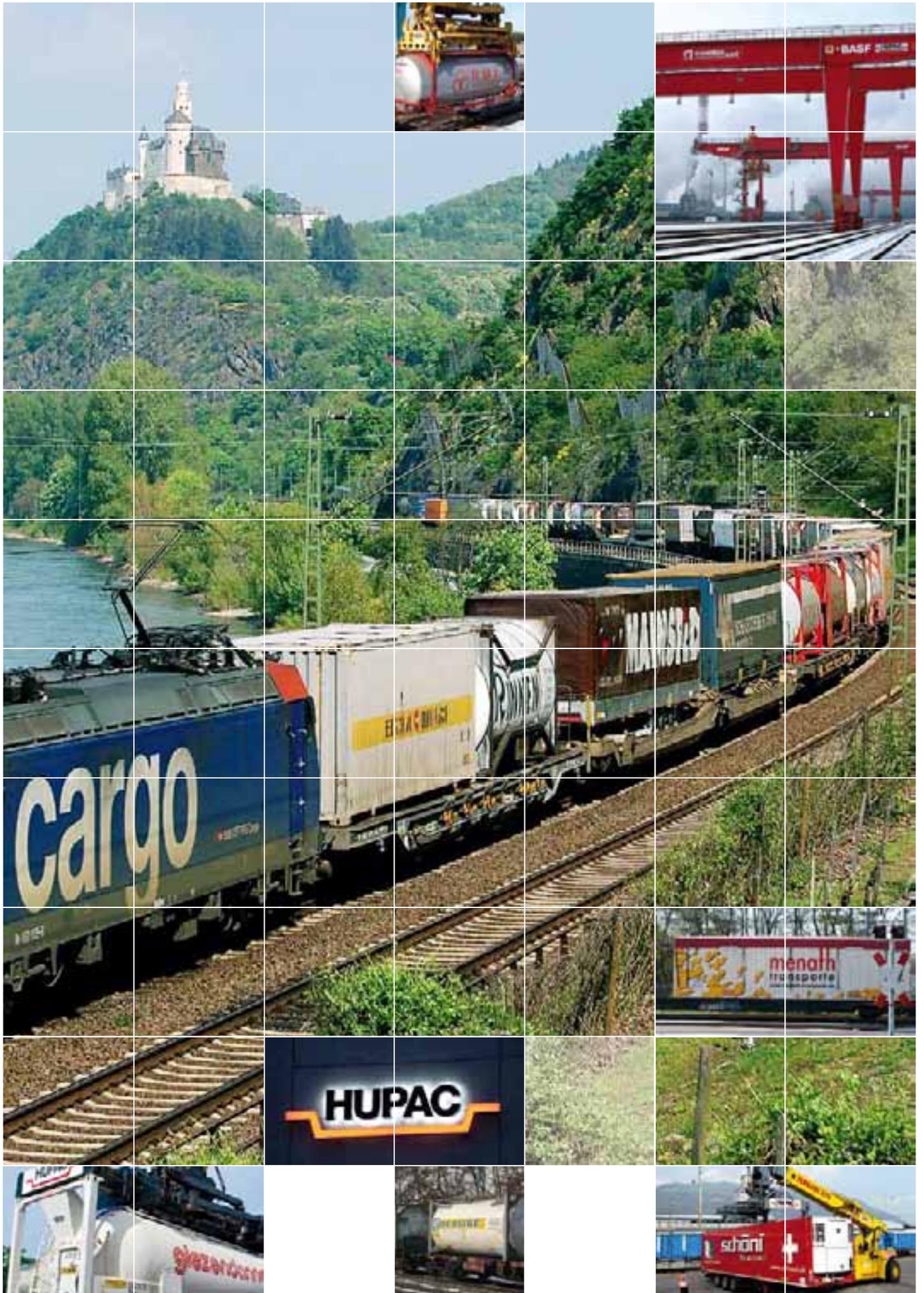
Hupac betreut dieses Verkehrssegment, welches rund 15% des gesamten Verkehrsvolumens beträgt, mit grosser Sorgfalt. Eine eigene Fachstelle, geleitet von einem Gefahrgut-Beauftragten gemäss EU-Richtlinie 96/35, setzt die einschlägigen Bestimmungen in allen Bereichen der Unternehmensgruppe um, berät die Kunden und schult die Mitarbeitenden.

Im Berichtsjahr sind verschiedene neue Bestimmungen in den Bereichen ADR (Strasse), RID (Bahn) und IMDG (Meer) in Kraft getreten. Sie wurden von Hupac termingerecht implementiert, insbesondere was die Sicherheitsanweisungen und die Vermeidung von Umweltgefahren betrifft. Ebenfalls im Berichtsjahr wurde der Transport von Abfall durch die Richtlinie EU 1013 neu geregelt.

Auch 2009 wurden die Mitarbeitenden an Kursen für den Umgang mit Gefahrgut geschult. Sehr wertvoll war wie immer der Beitrag unserer Kunden. In den Terminals Aarau, Basel und Busto Arsizio-Gallarate fanden Übungen in Zusammenarbeit mit der Feuerwehr statt.

Im Berichtsjahr waren keine grösseren Vorkommnisse mit Gefahrgut zu verzeichnen. Verschiedene Unregelmässigkeiten konnten behoben werden; in keinem Fall kamen Personen oder Sachen zu Schaden.







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

Im Krisenjahr 2009 musste Hupac die personellen Ressourcen zumindest teilweise der gesunkenen Nachfrage anpassen. Dabei standen sozialverträgliche Massnahmen wie unternehmensinterne Umbesetzungen und ein Personaleinstellungsstopp im Vordergrund. Desweiteren wurden befristete Arbeitsverträge nicht erneuert. Insgesamt gingen 34 Arbeitsplätze verloren, was einem Rückgang von 8,2% gegenüber der Beschäftigtenzahl des Vorjahres entspricht.

Ende 2009 belief sich die Anzahl der Mitarbeitenden auf 405 Personen. Davon entfielen 143 Personen auf die Hupac Intermodal in der Schweiz, in Dänemark und Polen, 228 Personen auf die Tochtergesellschaften Hupac SpA, Fidia SpA und Termi SpA in Italien und 34 Personen auf die übrigen Filialen in Deutschland, Holland und Belgien. Unverändert waren 87% der Belegschaft Männer und 13% Frauen. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit erhöhte sich auf 8,0 Jahre.

In den Terminals Singen und Busto Arsizio-Gallarate wurde im März bzw. im April Kurzarbeit eingeführt. In der Zentrale von Chiasso wurden die freigebliebenen personellen Ressourcen für Projekte zur Prozessoptimierung eingebunden.

Weiterbildung

Im Berichtsjahr wurden zahlreiche Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen durchgeführt. Interne Fremdsprachenkurse fanden in Chiasso und in Busto Arsizio statt, Kurse über Sicherheit und Gefahrgut wurden in Chiasso, Aarau, Basel und Busto Arsizio abgehalten. Weitere Schulungen betrafen

IT-Anwendungen und administrative Prozesse, während verschiedene Mitarbeitende externe Kurse für besondere Weiterbildungsanforderungen besuchten. 2009 wurde die Ausbildung von drei Lehrlingen zum kaufmännischen Angestellten fortgesetzt.

Arbeitsicherheit und Gesundheit

Hupac sorgt für sichere, gesunde Arbeitsplätze in Erfüllung der geltenden Bestimmungen. Im Terminal Busto Arsizio-Gallarate, der wichtigsten Produktionsstätte der Hupac Gruppe, wurden im Berichtsjahr 15 Betriebsunfälle mit 197 Ausfalltagen registriert. Die Quote der Betriebsunfalltage pro Umschlagvolumen ist damit gegenüber dem Vorjahr konstant geblieben.

In den Terminals Busto Arsizio-Gallarate und Desio wurde 2009 die Überprüfung der Risiken für Gesundheit und Sicherheit gemäss Dekret 81/08 fortgesetzt. Unter anderem wurde der Lärm- und Vibrationspegel an den Kränen, Lokomotiven und Sattelschleppern überprüft. Für das Personal, welches Höhenarbeiten durchführt, beispielsweise bei Kranreparaturen, wurde eine spezifische Ausbildung durchgeführt.

Interne Kommunikation

Im Berichtsjahr intensivierte Hupac die interne Kommunikation mit dem Ziel, alle Mitarbeiter konstant und aus erster Hand über die Krise, die Situation des Unternehmens und die ergriffenen Massnahmen zu orientieren. Im Jahresverlauf organisierte die Unternehmensspitze zahlreiche Treffen mit der Belegschaft; zudem wurde ein monatlicher Newsletter für die Mitarbeiter herausgegeben.

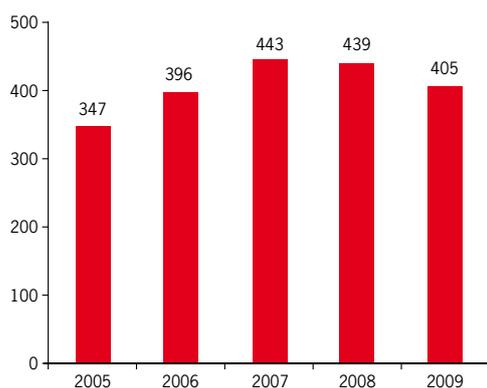
Anlässlich des jährlichen Workshops im Dezember wurde das Thema "Kompositionsfamilien", welches für die künftige Effizienzsteigerung des Verkehrsbetriebs eine wichtige Rolle spielen wird, behandelt. Bei diesen Veranstaltungen erhält eine grosse Anzahl von Mitarbeitenden Einblick in zentrale Themen und leistet mit Ideen und Vorschlägen einen Beitrag für die Ausgestaltung wettbewerbsfähiger Prozesse.

Mitarbeitendenzufriedenheit

Hupac nutzt das jährliche Mitarbeitendengespräch zur Ermittlung der Mitarbeitendenzufriedenheit und bedient sich hierzu eines Fragebogens, dessen Skala von 1 bis 100 reicht. Während 2009 der Mittelwert in der Zentrale von 82 auf 85 stieg, sank er in der italienischen Tochtergesellschaft von 78 auf 72.

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 2009 wies Hupac im Segment des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz ein Transportvolumen von 396.000 Strassensendungen bzw. 7,2 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 2007-2011 erfolgt die Vervollständigung des Terminals Busto Arsizio-Gallarate. Im Berichtsjahr sind die Ausbaurbeiten planmässig fortgeschritten.

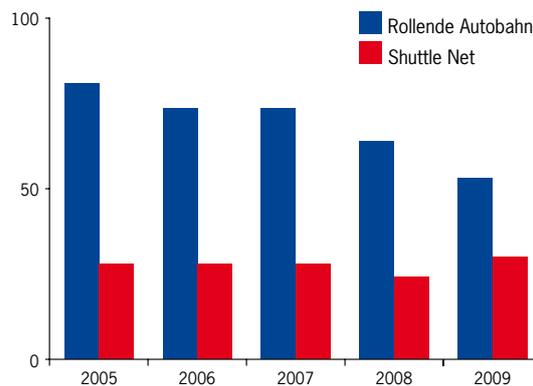
Ebenfalls im Jahr 2009 sind die Bauarbeiten des HTA Hupac Terminal Antwerp fortgeführt und abgeschlossen worden. Auch bei diesem Projekt ist eine Teilfinanzierung durch den Bund vorgesehen.

Einen erheblichen Teil der Fördermittel muss die Hupac Gruppe zurückbezahlen, was von 2009 bis 2040 einem Betrag von rund CHF 89,3 Mio. entspricht. Im selben Zeitraum sind Zinsen an den Bund in Höhe von rund CHF 8,5 Mio. veranschlagt (s. Tabelle).

Was die Betriebsbeiträge angeht, ist das Fördermodell des Bundes degressiv angelegt. Die Finanzierungshilfen sollen pro Sendungskilometer durch die Schweiz generell reduziert werden, um mit etwa den gleichen absoluten Mitteln zunehmend mehr Transporte verlagern zu können. Im vergangenen Jahr sanken die Betriebsbeiträge pro Sendungskilometer bei der Rollenden Autobahn um 12,7%. Beim Shuttle Net (UKV) hat der Bund die Betriebsbeiträge im zweiten Semester 2009 erhöht, um den Auswirkungen der Wirtschaftskrise entgegenzutreten. Aus diesem Grund ist der Shuttle Net-Ansatz wieder leicht angestiegen (s. Grafik).

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	2009	2010-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2040	2009-2040 Total
Darlehensrückzahlungen	5.340	3.394 - 3.974	2.721	1.545 - 1.548	65	89.297
Zinsen	273	150 - 697	14 - 98			8.453
Total	5.613	3.652 - 4.599	2.735 - 2.819	1.545 - 1.548	65	97.750

Beziehungen zu Institutionen und Gemeinwesen

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

Hupac hat 2009 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 kraft ihrer Erfahrung darlegen konnte, welche Anforderungen und Prioritäten auf politischer, gesetzgeberischer und infrastruktureller Ebene bestehen, um den kombinierten Verkehr weiter auszubauen.

Im Krisenjahr 2009 musste Hupac ihr Engagement im sozialen Umfeld des Unternehmens stark reduzieren. Dennoch konnte eine kleine Anzahl von Projekten und Vereinen unterstützt werden. Vertreten war insbesondere der Breiten- und Jugendsport.



Jahresrechnungen

Konsolidierte Jahresrechnung

Konsolidierte Erfolgsrechnung 2009 und 2008

Beträge in 1 000 CHF	2009	2008
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	481 147	588 227
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen netto	(383 182)	(498 152)
Bruttogewinn	97 965	90 075
Personalaufwand	(33 041)	(36 159)
Allgemeiner Aufwand	(10 285)	(12 248)
Aufwand für Abschreibungen und Rückstellungen	(43 928)	(42 645)
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	881	5 494
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	(20)	(84)
Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	11 572	4 433
Finanzertrag	335	912
Finanzaufwand	(3 656)	(2 777)
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	(1 249)	1 108
Währungsdifferenzen	(2 546)	(2 580)
Ordentliches Betriebsergebnis	4 456	1 096
Betriebsfremder Ertrag	380	304
Ausserordentlicher Ertrag	527	3 588
Ausserordentlicher Aufwand	(345)	(46)
Gewinn vor Steuern	5 018	4 942
Steuern	(2 195)	(2 060)
Jahresgewinn	2 823	2 882
Minderheitsanteile	(68)	(72)
Jahresgewinn der Gruppe	2 755	2 810

Konsolidierte Bilanz per 31. Dezember 2009 und 2008

Beträge in 1 000 CHF			Beträge in 1 000 CHF		
	31.12.2009	31.12.2008		31.12.2009	31.12.2008
AKTIVEN			PASSIVEN		
UMLAUFVERMÖGEN			FREMDKAPITAL		
			Kurzfristiges Fremdkapital		
			Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	9 579	8 000
			Schulden aus Lieferungen und Leistungen	44 626	52 811
			- gegenüber Dritten	35 562	38 567
			- gegenüber Aktionären	9 064	14 244
			Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	3 198	2 595
			Passive Rechnungsabgrenzungsposten	43 370	41 598
			Kurzfristige Rückstellungen	1 465	5 799
			Total kurzfristiges Fremdkapital	102 238	110 803
			Langfristiges Fremdkapital		
			Langfristige Verbindlichkeiten	194 201	182 541
			Langfristige Rückstellungen	57 398	57 570
			Latente Steuerschulden	2 013	1 921
			Total langfristiges Fremdkapital	253 612	242 032
			Total Fremdkapital	355 850	352 835
			Minderheitsanteile	1 342	1 277
			EIGENKAPITAL		
			Aktienkapital	20 000	20 000
			Reserven	54 142	51 735
			Umrechnungsdifferenzen	(2 499)	(2 427)
			Jahresgewinn der Gruppe	2 755	2 810
			Total Eigenkapital	74 398	72 118
			Total Passiven	431 590	426 230
Flüssige Mittel	29 484	24 378			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	59 792	70 378			
- gegenüber Dritten	51 299	64 217			
- gegenüber Aktionären	8 493	6 161			
Andere Forderungen	15 190	16 407			
Lager/Werkstattinventar	2 759	1 497			
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	23 987	23 344			
Total Umlaufvermögen	131 212	136 004			
ANLAGEVERMÖGEN					
Finanzanlagen	27 890	29 740			
- Beteiligungen	26 415	27 263			
- Kautionen und andere finanzielle Aktiven	984	1 738			
- Latente Steuerguthaben	491	739			
Sachanlagen	272 041	260 095			
- Anzahlungen für Sachanlagen	52 553	34 973			
- Technische Anlagen	13 346	11 682			
- Rollmaterial	105 563	114 609			
- Feste Anlagen auf Grundstücken Dritter	989	1 099			
- Terminals, Gebäude und Grundstücke	94 757	94 017			
- Andere Sachanlagen	4 833	3 715			
Immaterielle Anlagen	447	391			
Total Anlagevermögen	300 378	290 226			
Total Aktiven	431 590	426 230			

Konsolidierte Geldflussrechnung 2009 und 2008

Beträge in 1 000 CHF	2009	2008
Konzernergebnis	2 755	2 810
Abschreibung Sachanlagen	41 011	42 419
Abschreibung immaterielle Anlagen	139	138
Veränderung Rückstellungen	120	(18 202)
Übrige nicht monetäre Transaktionen	(489)	0
Nettoergebnis aus Veräusserung von Sachanlagen	(860)	(963)
Fremdwährungsdifferenzen	0	14 943
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	1 249	(1 108)
Minderheitsanteile	68	(57)
Veränderung des Inventars	(1 270)	(73)
Veränderung der kurzfristigen Guthaben	11 112	19 554
Veränderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten	(7 743)	(33 851)
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	46 092	25 610
Investition in Sachanlagen	(74 652)	(110 823)
Desinvestition von Sachanlagen	21 793	33 610
Investition in immaterielle Anlagen	(201)	(399)
Investition in Finanzanlagen	0	(4 513)
Desinvestition von Finanzanlagen	0	636
Dividenden	0	107
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	(53 060)	(81 382)
Veränderung der langfristigen Guthaben	1 013	0
Veränderung der langfristigen Verbindlichkeiten	11 775	33 284
Dividenden	(800)	(1 600)
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	11 988	31 684
Veränderung	5 020	(24 088)
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	24 378	49 525
Einfluss aus Fremdwährungsumrechnung	86	(1 059)
Flüssige Mittel am Ende der Periode	29 484	24 378

Anhang der Konsolidierten Jahresrechnung 2009

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 2009 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. Gesellschaftskapital	Beteiligung in %	
			31.12.2009	31.12.2008
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	99,94
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	0,06
Terminal Singen TSG GmbH, Singen	EUR	260 000	50,00	50,00

Folgende Beteiligungen wurden mit der Equity-Methode konsolidiert:

Gesellschaft	Sitz	Beteiligung in %	
		31.12.2009	31.12.2008
Cemat SpA	Mailand (Italien)	34,48	34,48
Cesar Information Services Scarl	Bruxelles (Belgien)	25,10	25,10
Combinant NV	Antwerpen (Belgien)	35,00	35,00
RAIpIn AG	Olten (Schweiz)	30,00	30,00

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	
	31.12.2009	31.12.2008	2009	2008
CHF/EUR	1,4844	1,4873	1,5101	1,5867

Konzerner Eigenkapitalnachweis

Beträge in 1 000 CHF	Aktienkapital	Reserven	Umrechnungsdifferenzen	Total	Minderheitsanteile
Saldo am 1. Januar 2008	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
Umrechnungsdifferenzen			(24)	(24)	(3)
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte			(48)	(48)	
Anpassung Eigenkapital Beteiligungen		397		397	
Dividende Muttergesellschaft		(800)		(800)	
Konsolidierter Jahresgewinn 2009		2 755		2 755	68
Saldo am 31. Dezember 2009	20 000	56 897	(2 499)	74 398	1 342

Andere Angaben gemäss Gesetz

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2009	31.12.2008
1. Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter	7 420	17
2. Sicherstellungen von Aktiven für eigene Verpflichtungen	105 885	105 665
3. Nichtbilanzierte Leasingverbindlichkeiten Der angegebene Betrag beinhaltet alle künftigen Verbindlichkeiten aus bestehenden Leasingverträgen einschliesslich Zinsen und Spesen.	12	18
4. Brandversicherungswerte der Sachanlagen	135 968	124 510
5. Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	674	742
6. Auflösung stiller Reserven	0	3 100

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 2009

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 2009 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 2009 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 2010

Jahresrechnung Hupac AG

Erfolgsrechnung 2009 und 2008

Beträge in 1 000 CHF	2009	2008
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	61 593	61 722
Gestehungskosten	(18 695)	(22 451)
Bruttogewinn	42 898	39 271
Allgemeiner Aufwand	(1 271)	(2 016)
Abschreibungen Sachanlagen	(33 209)	(34 434)
Abschreibungen immaterielle Anlagen	(54)	(27)
Rückstellungen und Wertberichtigungen	0	(19)
Dividenden ertrag	23	123
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	612	2
Gewinn aus Veräusserung von Beteiligungen	0	4 531
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	0	(61)
Verlust aus Veräusserung von Beteiligungen	0	(10)
Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	8 999	7 360
Finanzertrag	841	498
Finanzaufwand	(2 847)	(2 117)
Währungsdifferenzen	(722)	(950)
Auflösung Rückstellungen Währungsverluste	0	950
Ordentliches Betriebsergebnis	6 271	5 741
Ausserordentlicher Ertrag	99	1
Jahresgewinn vor Steuern	6 370	5 742
Steuern	(1 470)	(1 334)
Jahresgewinn	4 900	4 408

Bemerkungen zur Erfolgsrechnung

Die Position *Erlöse aus Lieferungen und Leistungen* weist gegenüber dem Vorjahr eine Verminderung von 0,2% aus und enthält vornehmlich die Mieterlöse aus der Vermietung von Sachanlagen.

Die *Gestehungskosten* haben sich gegenüber dem Vorjahr um gut CHF 3,7 Mio. verringert. Diese Position beinhaltet zum grössten Teil Unterhaltskosten für das Rollmaterial. Der *Bruttogewinn* ist demnach gegenüber dem Vorjahr um gut CHF 3,6 Mio. angestiegen.

Die Position *Allgemeiner Aufwand* hat sich im Berichtsjahr 2009 erfreulich auf knapp CHF 1,3 Mio. entwickelt, was einer Verminderung gegenüber dem Vorjahr von 37% entspricht.

Die *Abschreibungen Sachanlagen* haben sich gegenüber dem Vorjahr um gut CHF 1,2 Mio. verringert.

Der *Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen* resultiert vornehmlich aus dem Verkauf von zwei Pneu kränen.

Der *Finanzertrag* ist gegenüber dem Vorjahr um CHF 0,3 Mio. auf gut CHF 0,8 Mio. angewachsen. Dies hat vornehmlich mit den Zinserträgen der Hupac AG für Darlehen zur Finanzierung des Terminals in Antwerpen zu tun. Die Position *Finanzaufwand* ist gegenüber dem Vorjahr um rund CHF 0,7 Mio. angestiegen, was auf die leicht höhere absolute Verschuldung bei den Banken zurückzuführen ist. Negative *Währungsdifferenzen* stehen mit gut CHF 0,7 Mio. zu Buche.

Nach Abzug der *Steuern* von knapp CHF 1,5 Mio. weist die Hupac AG für das Geschäftsjahr 2009 einen *Jahresgewinn* von CHF 4,9 Mio. aus, was gegenüber dem Vorjahr einer Erhöhung von knapp CHF 0,5 Mio. bzw. 11,2% entspricht.

Der nach der vereinfachten Methode - Jahresgewinn plus Abschreibungen und Veränderungen der Rückstellungen - berechnete Cash Flow beläuft sich im Jahr 2009 auf knapp CHF 38,2 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer kleinen Steigerung von gut CHF 0,2 Mio. entspricht.

Bilanz per 31. Dezember 2009 und 2008

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2009	31.12.2008
AKTIVEN		
UMLAUFVERMÖGEN		
Flüssige Mittel	2 968	878
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14 469	19 418
- gegenüber Dritten	2 185	5 375
- gegenüber Konzerngesellschaften	12 390	13 958
- gegenüber Aktionären	12	203
- Delkredere	(118)	(118)
Andere Forderungen	948	4 747
- gegenüber Dritten	948	4 747
Lager	974	0
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	729	1 192
Total Umlaufvermögen	20 088	26 235
ANLAGEVERMÖGEN		
Finanzanlagen	68 129	47 268
- Beteiligungen	37 710	37 403
- Darlehen Dritte	430	491
- Darlehen Konzerngesellschaften	29 985	9 370
- Übrige Finanzanlagen	4	4
Sachanlagen	105 982	122 963
Immaterielle Anlagen	181	66
Total Anlagevermögen	174 292	170 297
Total Aktiven	194 380	196 532

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2009	31.12.2008
PASSIVEN		
FREMDKAPITAL		
Kurzfristiges Fremdkapital		
Schulden aus Lieferungen und Leistungen	3 768	14 267
- gegenüber Dritten	366	4 184
- gegenüber Konzerngesellschaften	307	7
- gegenüber Aktionären	3 095	10 076
Kurzfristige Darlehen	9 579	8 000
- von Dritten	9 579	8 000
- von Aktionären	0	0
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	60	18
- gegenüber Dritten	60	18
Passive Rechnungsabgrenzungsposten und kurzfristige Rückstellungen	10 478	8 352
Total kurzfristiges Fremdkapital	23 885	30 637
Langfristiges Fremdkapital		
Langfristige Verbindlichkeiten	65 500	63 000
- gegenüber Dritten	65 500	63 000
- gegenüber Konzerngesellschaften	0	0
- gegenüber Aktionären	0	0
Langfristige Rückstellungen	37 070	39 070
Total langfristiges Fremdkapital	102 570	102 070
Total Fremdkapital	126 455	132 707
EIGENKAPITAL		
Aktienkapital	20 000	20 000
Allgemeine Reserve	4 822	4 822
Statutarische Reserven	38 000	34 300
Bilanzgewinn	5 103	4 703
- Gewinnvortrag	203	295
- Jahresgewinn	4 900	4 408
Total Eigenkapital	67 925	63 825
Total Passiven	194 380	196 532

Bemerkungen zur Bilanz

Die Bilanzsumme der Hupac AG hat sich gegenüber dem Vorjahr um knapp CHF 2,2 Mio. verringert. Während das *Umlaufvermögen* um knapp CHF 6,2 Mio. geringer ausgefallen ist, hat sich das *Anlagevermögen* gegenüber dem Vorjahr um knapp CHF 4 Mio. erhöht. Die Position *Darlehen Konzerngesellschaften* hat sich gegenüber dem Vorjahr sehr stark erhöht. Darin sind vor allem die Darlehen zur Finanzierung des Baus des neuen Terminals in Antwerpen an die Tochtergesellschaft Hupac Intermodal BVBA enthalten. Ebenfalls innerhalb des Anlagevermögens ist der Buchwert der

Sachanlagen um fast CHF 17 Mio. gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen.

Auf der Passivseite hat sich die Position *Schulden aus Lieferungen und Leistungen* auf knapp CHF 3,8 Mio. verringert. Die Positionen *kurzfristige Darlehen* und *langfristige Verbindlichkeiten* sind jeweils gegenüber dem Vorjahr leicht angestiegen.

Die Hupac AG verfügt per Ende 2009 über ein *Eigenkapital* von gut CHF 67,9 Mio., was einer Eigenkapitalquote von 34,9% (Vorjahr 32,5%) entspricht.

Anhang der Jahresrechnung 2009

1. Geschäftstätigkeit der Hupac AG

Die Geschäftstätigkeit der Hupac AG beinhaltet vornehmlich die Bewirtschaftung des Anlagevermögens. Insbesondere ist in diesem Zusammenhang die Vermietung der Sachanlagen der Hupac AG an die Hupac Intermodal AG und Dritte zu erwähnen. Ebenso übt die Hupac AG alle mit den Beteiligungen verbundenen Aktivitäten aus.

2. Angaben gemäss Art. 663b OR

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2009	31.12.2008
2.1 Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter	45 004	10 025
2.2 Brandversicherungswerte der Sachanlagen	51 086	42 296
2.3 Wesentliche Beteiligungen		

Gesellschaft	Gesellschaftszweck	Grundkapital in 1 000	Kapitalanteil in %	
			31.12.2009	31.12.2008
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 Termi AG, Chiasso: - Termi SpA, Busto Arsizio	Terminal Engineering	EUR 2 000	95,00	95,00
Termi 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	0,06
Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	Terminal Engineering, Terminalbetrieb	EUR 1 601	99,94	99,94
Terminal Singen TSG GmbH, Singen	Terminalbetrieb	EUR 260	50,00	50,00
Cemat SpA, Mailand	Verkehrsbetrieb, Terminalbetrieb	EUR 7 000	34,48	34,48
Cesar Information Services Scarl, Bruxelles	Datenverarbeitungsdienste für Kunden	EUR 100	25,10	25,10
Combinant NV, Antwerpen	Terminal Engineering, Terminalbetrieb	EUR 500	35,00	35,00
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 2008	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
Dividende				(800)	(800)
Zuweisung an Allgemeine Reserve					
Zuweisung an Statutarische Reserven			3 700	(3 700)	
Jahresgewinn				4 900	4 900
Saldo am 31. Dezember 2009	20 000	4 822	38 000	5 103	67 925

Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns

Beträge in CHF	2009
Gewinnvortrag	202 842
Jahresgewinn	4 899 937
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	5 102 779
Antrag des Verwaltungsrates:	
- Dividende	1 200 000
- Zuweisung an Allgemeine Reserve	20 000
- Zuweisung an Statutarische Reserven	3 600 000
- Vortrag auf neue Rechnung	282 779
	5 102 779

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung zur Jahresrechnung 2009

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 2009 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 2009 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 2010



Fotos: Besonderer Dank geht an Nil Bechtiger, Miroslav Georgiev,
Bert Groeneveld, Andrea Minoli, Vincent van Werkhoven.

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
www.hupac.ch

