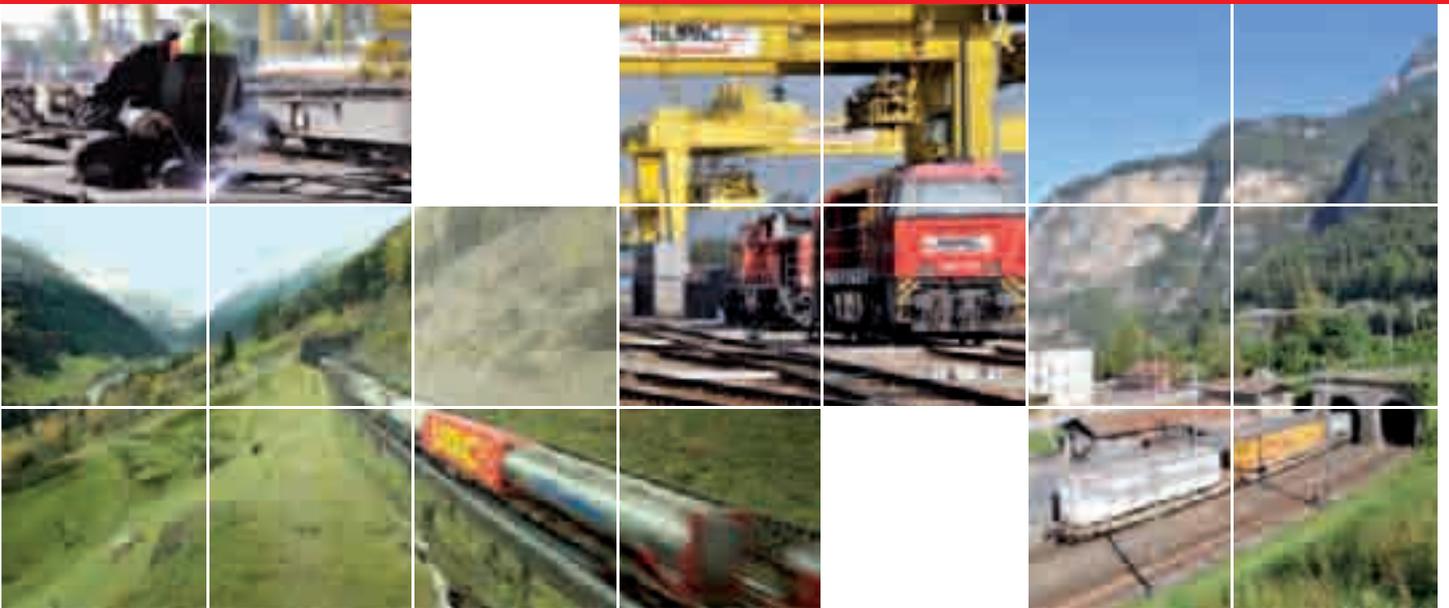
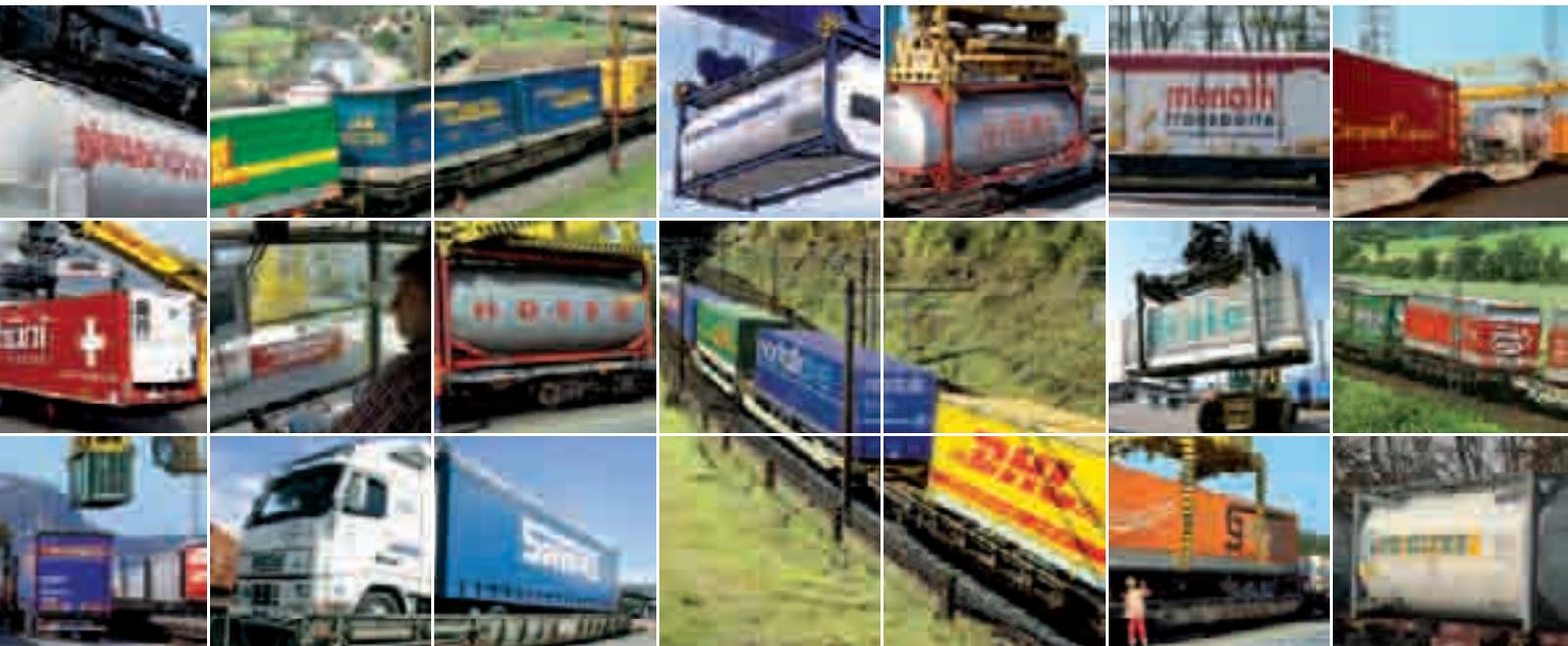


Geschäftsbericht 2010





Profil der Hupac Gruppe

Profil der Hupac Gruppe

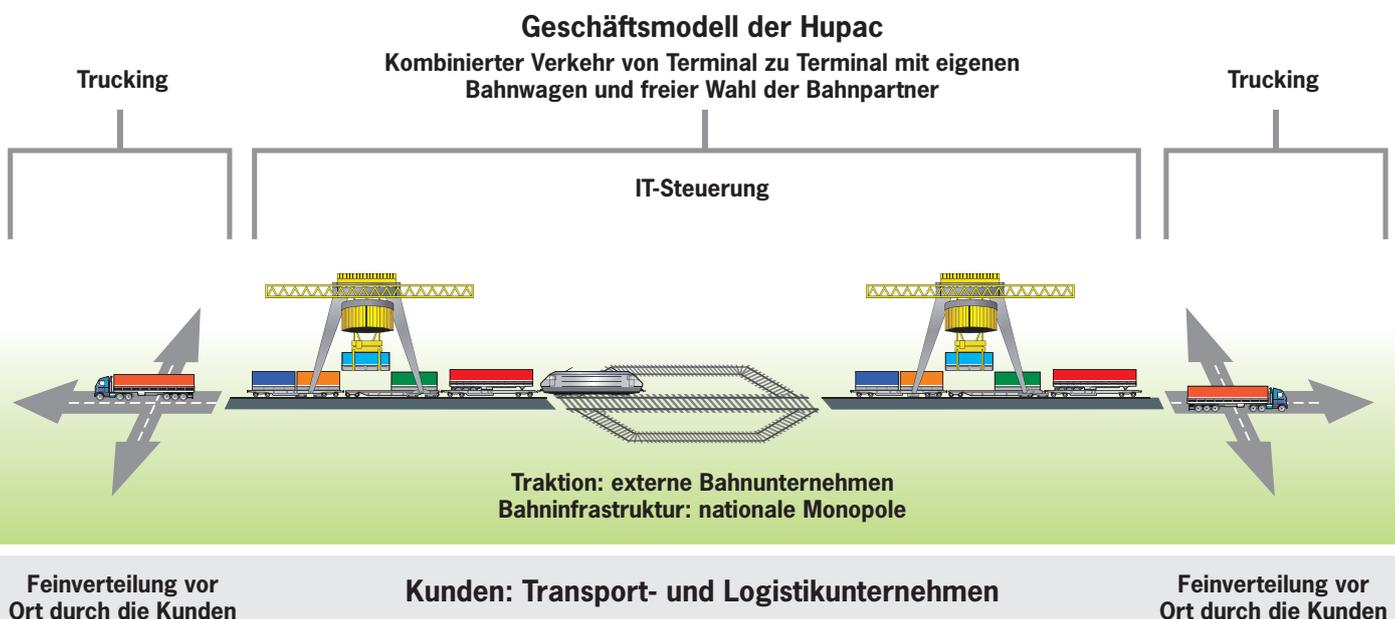
Hupac ist das führende Unternehmen im kombinierten Verkehr durch die Schweiz und gehört zu den Marktleadern in Europa. Das Unternehmen setzt sich dafür ein, dass immer mehr Güter auf der Schiene anstatt auf der Strasse befördert werden und leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsverlagerung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

Hupac verfügt über rund 5.600 Wagenmodule und bündelt als neutraler, unabhängiger Kombiopeateur die Sendungen verschiedener Transporteure zu ganzen Zügen. Diese pendeln zwischen Umschlagterminals auf langen, zumeist internationalen Strecken hin und her, wobei die Bahntraktion von externen Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt wird. Die Feinverteilung vor Ort erfolgt durch die Transporteure. Hupac ist an kein Bahnunternehmen gebunden und bietet ihre Kombiverkehrsleistungen allen Transportunternehmen an.

Das Netzwerk der Hupac zählt 110 Züge täglich zwischen den grossen europäischen Wirtschaftsräumen. Im Jahr 2010 betrug das Verkehrsvolumen 690.000 Strassensendungen. Die Hupac Gruppe beschäftigt rund 400 Mitarbeiter in zehn Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, in Deutschland, Italien, den Niederlanden, Belgien, Dänemark und Polen.

Die Hupac AG wurde 1967 in Chiasso gegründet, wo sich noch heute der Hauptsitz befindet. 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.

Wertschöpfungskette des kombinierten Verkehrs

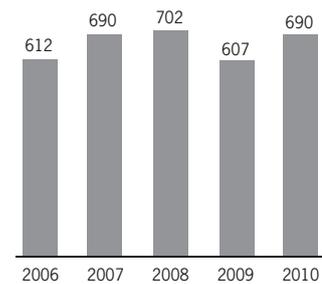


Gründungsjahr	1967
Aktienkapital	CHF 20 Mio.
Aktionäre	ca. 100
Kapitalstruktur	72% Logistik- und Transportunternehmen 28% Bahnen
Hauptsitz	Chiasso
Operative Standorte/ Vertretungen	Basel, Busto Arsizio, Oleggio, Singen, Köln, Duisburg, Rotterdam, Antwerpen, Taulov, Warschau
Positionierung	Unabhängiger Operateur des kombinierten Verkehrs
Verkehrsangebot	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Europaweites Netzwerk mit Schwerpunkt Alpen transit ▶ Ergänzende Angebote auf der Ost-West-Achse (Spanien, Osteuropa, Russland, Far East)
Verkehrsvolumen	690.251 Strassensendungen <ul style="list-style-type: none"> ▶ Shuttle Net: 679.066 Strassensendungen ▶ Rollende Autobahn: 11.185 Strassensendungen
Mitarbeitende	401
Rollmaterial	5.629 Wagenmodule 13 Strecken- und/oder Manöverlokomotiven
Terminalbetrieb	Busto Arsizio-Gallarate, Desio, Sacconago, Novara RAlpin, Aarau, Basel, Chiasso, Lugano Vedeggio, Singen, Antwerpen
Informationstechnik	Goal, integrierte Softwarelösung für den intermodalen Verkehr Cesar, webbasiertes Kunden-Informationssystem Ediges, Datenaustauschsystem auf XML-Basis E-train, satellitengestütztes Zugortungssystem
Zertifizierungen	ECM - Entity in Charge of Maintenance Qualitätsmanagementsystem gemäss ISO 9001:2008 Umweltmanagementsystem gemäss ISO 14001:2004
Finanzdaten	Jahresumsatz CHF 504,5 Mio. (EUR 365,4 Mio.) Jahresgewinn CHF 3,2 Mio. (EUR 2,3 Mio.) Cash flow CHF 41,8 Mio. (EUR 30,3 Mio.)

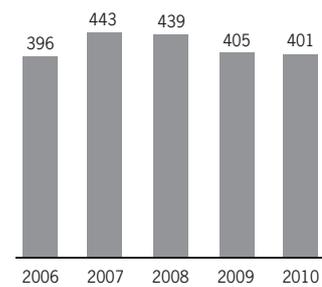
Stand: 31.12.2010

Verkehrsvolumen

Strassensendungen in 1000

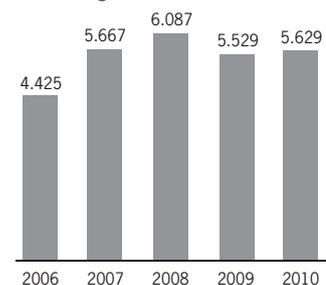


Mitarbeitende

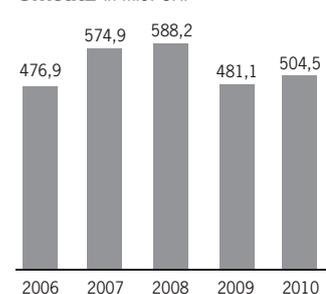


Rollmaterial

Anzahl Wagenmodule



Umsatz in Mio. CHF





Geschäftsbericht 2010

Einleitung

Vorwort	2
Kombinierter Verkehr – System mit Zukunft	4

Die Hupac Gruppe

Vision und Leitbild	7
Corporate Governance	9
Das Jahr 2010 im Überblick	10
Die Nachhaltigkeitsstrategie der Hupac im Gütertransport	12
Qualitäts- und Umweltmanagement	14
Kommunikation mit den Stakeholdern	14

Die wirtschaftliche Verantwortung der Hupac

Wirtschaftliche Entwicklung	16
Verkehrsentwicklung	17
Betriebliche Ressourcen	20
Qualität, Sicherheit und Produktivität	22
Kunden	24
Lieferanten	24

Die Umweltverantwortung der Hupac

Umwelleistungen	26
Gefahrguttransporte	27

Die gesellschaftliche Verantwortung der Hupac

Mitarbeitende	30
Verlagerungspolitik	31
Beziehungen zu Institutionen und Gemeinwesen	32

Jahresrechnungen

Konsolidierte Jahresrechnung	34
Jahresrechnung der Hupac AG	40



Die Bahn von morgen

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freunde des Unternehmens

Mit dem Entscheid, sich an der neuen SBB Cargo International zu beteiligen, hat Hupac im vergangenen Jahr wohl einen der wichtigsten Schritte in ihrer über vierzigjährigen Geschichte getan. Ziel war es, im Transit durch die Schweiz einen funktionierenden Bahnmarkt zu erhalten, damit der Wettbewerb gedeihen und die Schiene weiter wachsen kann. Nach vollzogener Gründung wollen wir nun gemeinsam den Beweis antreten, dass der Bahn durch schlanke Strukturen und hohe operative Produktivität die Zukunft im langströmigen Güterverkehr Europas gehört.

Es steht ausser Frage, dass das Kerngeschäft der Hupac weiterhin die Operateurtätigkeit bleiben wird. Ebenso selbstverständlich ist es, dass wir eng und vertrauensvoll mit allen unseren Bahnpartnern im Transit durch die Schweiz zusammenarbeiten, namentlich mit SBB Cargo International, DB Schenker Rail, Trenitalia und Crossrail. Auch als Juniorpartner von SBB Cargo International sowie von Crossrail muss sich Hupac als fairer und verlässlicher Partner im Markt bewähren – das Vertrauenskapital unserer Kunden und Partner können und wollen wir nicht aufs Spiel setzen.

Wichtige Weichenstellungen verzeichneten wir auch bei der Bahninfrastruktur. Wir begrüßen, dass sich nun ein politischer Wille für den zeitnahen Ausbau der Zulaufstrecken zum Gotthard-Basistunnel auf das erforderliche 4-Meter-Profil abzeichnet. Wir bezweifeln allerdings, dass die Finanzierung dieser Ausbauten zulasten der seit Jahren etablierten Betriebsbeiträge erfolgen kann, ohne massive Rückverlagerungen auf die Strasse zu bewirken.

Zwei Aspekte möchten wir in diesem Zusammenhang hervorheben. Bei der Entwicklung und Bewirtschaftung der Bahninfrastruktur muss der Güterverkehr konzeptionell als gleichberechtigter Nutzer in alle Planungen mit einbezogen werden.

Flexibilität, Produktivität und Rentabilität sind Themen, die im marktgetriebenen Güterverkehr ganz anders dekliniert werden als im Personenverkehr. Faktoren wie Zuglängen, Zuggewichte, Steigungen, Überholgleise, internationale Anschlüsse ebenso wie die Prioritäten-, Kapazitäts- und Kostenfrage im Verhältnis zwischen Güter- und Personenverkehr gehören ganz oben auf die bahn- und verkehrspolitische Agenda, wenn wir es ernst meinen mit der Verkehrsverlagerung.

Und zweitens müssen wir langfristig den Weg aus dem Teufelskreis der Subventionen finden. Die Betriebsbeiträge kompensieren die hohen Betriebskosten der Bahnproduktion auf der nicht zeitgemässen Infrastruktur durch die Schweiz und die weit über dem Niveau der Nachbarländer liegenden Trassenpreise. Die anstehende Reform des Trassenpreissystems sollte die Kraft für eine Neuorientierung aufbringen, die den Subventionsbedarf an der Wurzel beseitigt. Wir brauchen ein Trassenpreissystem, das schwere Güterzüge nicht bestraft, sondern belohnt, das über Anzelelemente die Produktivität und Kapazität des Netzes aktiv steuert und langfristig nach Fertigstellung einer effizienten Flachbahn von Basel bis zu den Terminals der Lombardei den wirtschaftlichen Betrieb des Güterverkehrs ohne Betriebssubventionen ermöglicht.

Trotz Wirtschaftskrise und Währungsturbulenzen investiert Hupac weiter in die Entwicklung des kombinierten Verkehrs. Ich danke Ihnen im Namen des Verwaltungsrats für Ihr Vertrauen und freue mich auf den Weg mit Ihnen.

Dr. Hans-Jörg Bertschi
Präsident des Verwaltungsrats

Chiasso, im April 2011



Sicherheit, die bezahlbar bleibt

Liebe Aktionäre, Kunden, Partner, Mitarbeitende

Im Jahr 2010 haben wir uns in Rekordgeschwindigkeit aus dem Tief der Rezession herausgearbeitet. Es ging unerwartet schnell wieder aufwärts in der Wirtschaft, schneller teilweise als die Bahnressourcen es zuliessen. Erst im zweiten Semester konnten wir die Qualitätsprobleme und den Wagen- und Lokmangel gemeinsam mit unseren Partnern wieder in den Griff bekommen.

Aus der Not haben wir auch eine Tugend gemacht. Die europaweiten Engpässe in der Rollmaterialwartung veranlassten uns, die leichte Instandhaltung unserer Wagen möglichst schnell und umfassend selbst in die Hand zu nehmen. Im Juni 2010 eröffneten wir unsere neue Werkstätte in Busto Arsizio mit dem Ziel, die bestehenden Wartungsengpässe wirkungsvoll zu entschärfen. Ein Teil unserer Wagen durchläuft nun die erforderlichen Instandhaltungsarbeiten direkt am Terminal ohne aufwendige Leerwagentransporte – ein Novum in Europa mit zahlreichen Vorteilen in Bezug auf Kosten und Wagenverfügbarkeit.

Seit Oktober 2010 ist Hupac ECM-zertifiziert und übernimmt die volle Verantwortung für die Instandhaltung ihrer Flotte. Das Know how, das wir uns in den vergangenen Jahren in diesem Bereich angeeignet haben, ist enorm, und ebenso weit ist der Weg, den wir noch zu gehen haben, um alle Chancen und Synergien im neu liberalisierten Instandhaltungsmarkt zu nutzen.

Bereits heute stellt sich die Frage, ob der Mehraufwand in punkto Sicherheit, der durch massiv verschärfte Vorschriften in Folge des Viareggio-Unglücks entstanden ist, gerechtfertigt und ziel führend ist. Wenn die technische Prüfung eines Radsatzes heute das Mehrfache an Kontrollen, Zeit und administrativem Aufwand erfordert, dann entstehen enorme Zusatzkosten, die das Schienensystem belasten und im Wettbewerb zur Strasse benachteiligen. Kein Achsbruch eines Lkw

würde eine Revision sämtlicher Sicherheitsnormen mit derart übereilter, europaweit unkoordinierter Umsetzung bewirken, wie wir es in den letzten Jahren im Schienengüterverkehr erlebt haben.

Sicherheit muss bezahlbar bleiben. Statistisch gesehen sind Transporte auf der Schiene vierzig bis hundert mal sicherer als auf der Strasse. Wir sollten uns auf ein vertretbares Verhältnis zwischen Aufwand und Risikoreduktion verständigen und auf evidenzbasierte Massnahmen fokussieren, die einen effektiven Beitrag zur Sicherheitssteigerung leisten. Wir müssen verhindern, dass Verkehre auf die Strasse abwandern, weil sich die Sicherheitsansprüche der Schiene ins Unbezahlbare steigern.

Dafür werden wir uns einsetzen. Hupac steht im Dialog mit allen Partnern der Wertschöpfungskette und nimmt auch auf dieser Ebene ihre Verantwortung für den Erfolg des kombinierten Verkehrs wahr.

Im laufenden Jahr stellen wir uns der Herausforderung, noch bessere Leistung zu marktfähigen Preisen zu erbringen. Eine umfangreiche Revision der Prozesse und Kostenstrukturen wurde bereits angestossen und soll bis Jahresende Erfolge zeigen.

Unserem Motto "Moving together" bleiben wir auch im heutigen, immer anspruchsvolleren Marktumfeld treu. Im Namen der Geschäftsleitung danke ich Ihnen als unseren Aktionären, Kunden, Partnern und Mitarbeitenden für die gute Zusammenarbeit.

Bernhard Kunz
Direktor

Chiasso, im April 2011

Kombinierter Verkehr: System mit Zukunft

Der kombinierte Verkehr integriert verschiedene Transportträger zu einer einzigen Transportkette und verbindet somit ihre jeweiligen Vorteile. Der kombinierte Verkehr Strasse/Schiene wurde vor knapp fünfzig Jahren in Europa eingeführt und ist heute eine wichtige Alternative für den Gütertransport. Rund 120 Anbieter sind in dieser Branche tätig*. Als Pionier des kombinierten Verkehrs und Marktführer im Alpen transit fühlt sich Hupac dem kontinuierlichen Ausbau des Systems verpflichtet.

Die Technik

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. Befördert wird nur die Ladeinheit, also der Container, Sattelaufleger oder Wechselbehälter, während der Fahrer am Terminal zurückbleibt. Am Bestimmungsterminal übernimmt ein anderer Lkw die Sendung und führt sie bis zur Enddestination weiter.

Das System

Das europäische System des kombinierten Verkehrs ist das Ergebnis eines jahrzehntelangen Standardisierungsprozesses. Die verschiedenen Elemente werden kontinuierlich weiterentwickelt und aufeinander abgestimmt:

- ▶ Hunderttausende genormter Ladeeinheiten (Container, Tankcontainer, Wechselbehälter, Sattelaufleger)
- ▶ 50.000 Bahnwagen in verschiedenen technischen Ausführungen (Tragwagen, Taschenwagen)
- ▶ 500 Terminals und Häfen sowie zahllose Anschlussgleise
- ▶ 2.000 Cargo-Lokomotiven verschiedener Bahnunternehmungen
- ▶ Europaweite Bahninfrastrukturen, die den Anforderungen des kombinierten Verkehrs Rechnung tragen.

Der Markt

Der kombinierte Verkehr ist ein Wachstumsmarkt mit einem Transportvolumen von europaweit 154 Mio. Tonnen Gütern und einer jährlichen Wachstumsrate von durchschnittlich 7,4%** . Wettbewerbsfähig gegenüber der Strasse ist der kombinierte Verkehr auf langen Strecken ab 500 km, im Alpen transit bereits ab 300 km. Die bestehenden Engpässe im Strassengüterverkehr, günstige verkehrspolitische Rahmenbedingungen und die positive Umweltbilanz sind die wichtigsten Markttreiber.

Die Kunden

Transportunternehmen, die den unbegleiteten kombinierten Verkehr nutzen, treffen eine langfristige Systementscheidung und tätigen erhebliche Investitionen. Dazu gehören spezifische, für den Bahnverlad geeignete Ladeeinheiten mit Greifkanten für die Kranung und verstärktem Chassis. Zu berücksichtigen sind ferner organisatorische und strukturelle Anpassungen wie eigene Disposition, Informatik, Niederlassungen bzw. Partner für die Abwicklung des Strassenvor- und nachlaufs der Transporte, Kurzstreckenzugmaschinen und -fahrer. Die Entwicklungsfähigkeit des Kombi-Systems und die Verlässlichkeit der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen sind wichtige Kriterien für Investitionsentscheide.

Erfolgsfaktoren

Der kombinierte Verkehr steht im Wettbewerb zum reinen Strassentransport und ist einem hohen Preisdruck ausgesetzt. Hohe Volumen, hohe Produktivität und optimale Nutzung der knappen Bahnkapazitäten sind zentrale Erfolgsfaktoren für die Marktfähigkeit des Systems. Von grosser Bedeutung sind des Weiteren die Qualität und Zuverlässigkeit der Transportleistung. Diese sind ausschlaggebend für die Kundenzufriedenheit, aber auch für die Produktionseffizienz, denn verspätete Züge verursachen hohe Folgekosten. Abhilfe könnte eine Überarbeitung der heutigen Prioritätenregelung schaffen, welche die Güterzüge prinzipiell gegenüber den Personenzügen benachteiligt. Auch die Bereitstellung güterverkehrsgeeigneter Bahninfrastrukturen spielt eine wichtige Rolle: Wenn lange, schwere Züge mit hohem Profil auf Strecken mit geringen Steigungen ohne Grenzstopps direkt in zentral gelegene Terminals fahren können, bestehen die besten Voraussetzungen für den Erfolg des kombinierten Verkehrs.

Vorteile für alle

2009 generierte die Branche einen Jahresumsatz von 4,6 Milliarden Euro und bot 44.000 Arbeitsplätze bei Operateuren, Terminals und Bahnen. Die CO₂-Einsparungen gegenüber dem reinen Strassenverkehr beliefen sich auf 6,0 Millionen Tonnen. Die Verringerung der externen Kosten, welche sich aus der Verlagerung der Volumen von der Strasse auf die Schiene ergibt, lässt sich auf 2,1 Milliarden Euro beziffern*. Damit leistet der kombinierte Verkehr einen wichtigen Beitrag für Gesellschaft und Umwelt.

* UIC, Report on Combined Transport, 2010

** Diomis, 2010



Die Hupac Gruppe



Vision und Leitbild

Vision: “Moving together”

Hupac gehört zu den führenden unabhängigen Netzwerkanbietern im intermodalen Verkehr Europas. Wir wollen dazu beitragen, dass im wachsenden Transportmarkt immer mehr Güter auf der Schiene anstatt auf der Strasse befördert werden. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsverlagerung und zum Umweltschutz.

Als Pionier des kombinierten Verkehrs und Marktführer im Alpentransit übernehmen wir Verantwortung für den kontinuierlichen Ausbau des Systems. Wir stehen im Dialog mit allen Partnern der Wertschöpfungskette und setzen auf Innovation, Qualität und Produktivität als Schlüssel zum Erfolg.

Für unsere Kunden sind wir ein kompetenter, verlässlicher Partner. Gemeinsam mit ihnen wollen wir wachsen. Unser Ziel ist ein nachhaltiges Mengenwachstum von 8-10% jährlich, um 2015 ein Transportvolumen von einer Million Strassensendungen zu erreichen; dies bei einem Betriebsgewinn von 2-3% (Ebit-Marge vom Umsatz).

Leitbild: “Kompetent und zuverlässig”

Güterverkehr verlagern

Wir wollen den intermodalen Verkehr auf langen europäischen Strecken zur prioritären Transportlösung machen. Als unabhängiger, neutraler Operateur bündeln wir die Verkehrsvolumen verschiedener Transportunternehmen auf unsere Shuttlezüge und unterstützen die Entwicklung zeitgemässer Logistikkonzepte. Eigene Ressourcen wie Bahnwagen und Terminals verleihen uns die notwendige Handlungsfreiheit im Interesse des Markts.

Kundenorientiert handeln

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

Gut ausgebildete, motivierte Mitarbeiter

Unsere wichtigsten Ressourcen sind die Mitarbeiter. Ihnen bieten wir attraktive Arbeitsbedingungen und ständige Aus- und Weiterbildung an. Wir legen Wert auf ein offenes, solidarisches Unternehmensklima und fördern Motivation, Teamgeist und Eigenverantwortung. Gute Leistung wird honoriert.

Sicherheit als Marktvorteil

Transporte auf der Schiene sind um ein Vielfaches sicherer als auf der Strasse. Wir setzen uns für die Aufrechterhaltung und den Ausbau der Sicherheit in allen Bereichen des Unternehmens ein, namentlich auf den Terminals, im Flottenmanagement und bei der Kontrolle der Ladeeinheiten. Unsere Prozesse sind zertifiziert und externen Audits unterzogen.

Effiziente Prozesse

Durch interne Standardisierung und effiziente Prozesse will Hupac wettbewerbsfähige und den Kundenwünschen entsprechende Serviceprodukte anbieten. Der Einsatz des Qualitätsmanagementsystems und moderner Informationstechnologien unterstützt dieses Vorhaben.

Gemeinsam mit Partnern

Wir arbeiten 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.

Offene Märkte

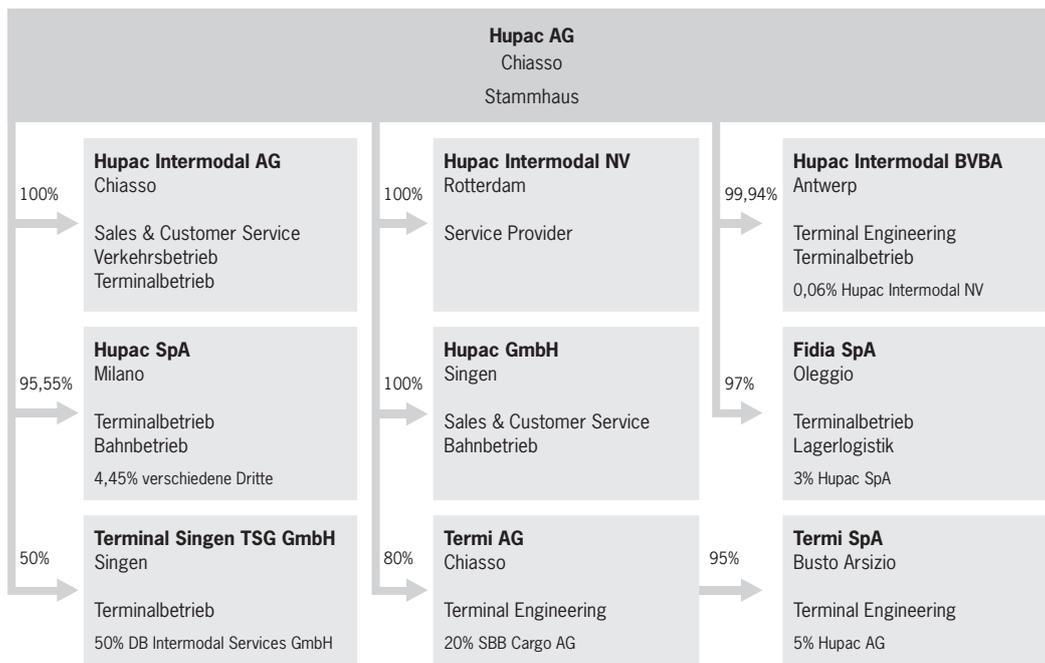
Im Bahnbereich arbeiten wir mit unseren Partnern nach dem Prinzip der “durchgehenden Traktionsverantwortung” zusammen. Wir unterstützen die Bahnliberalisierung und setzen auf eine enge, synergische Zusammenarbeit mit einer Vielzahl von Bahnpartnern.

Nachhaltig wirtschaften

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.

Verantwortung für die Umwelt

Durch die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene leisten wir einen massgeblichen Beitrag für Klimaschutz und Energieeffizienz. Umweltgerechtes Handeln wird intern durch jeden Mitarbeiter gelebt und von Hupac gefördert. Unser Environmental Management System ist die verbindliche Richtlinie für sichere, umweltschonende Produktionsmethoden und den massvollen Umgang mit den natürlichen Ressourcen.



Verwaltungsrat der Hupac AG

Name	Alter	Position	Nationalität	Erstmalige Nominierung	Ablauf des Mandats
Dr. Hans-Jörg Bertschi	53	Präsident seit 1993	Schweizer	1987	2013
Dr. Thomas Baumgartner	56	Mitglied	Italiener	1990	2013
Thomas Hoyer	60	Mitglied	Deutscher	1988	2013
Ing. Nicolas Perrin	51	Mitglied	Schweizer	2008	2013
Nils Planzer	39	Mitglied	Schweizer	2008	2013
Peter Hafner	54	Sekretär	Schweizer	1999	2013

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 Dario Arcotti	Direktor Stv. Direktor und Finance & Administration Sales & Operations Fleet Management Logistics & QMS/EMS Information Technology Engineering Stv. Engineering
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 2010 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.

Zu Beginn des Jahres wurde Dario Arcotti zum Handlungsbevollmächtigten der Hupac AG und der Hupac Intermodal AG sowie zum Prokuristen der Termini SpA befördert. Im Mutterhaus steht Dario Arcotti dem Bereich Engineering als stellvertretender Bereichsleiter vor.

Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat der Hupac AG setzt sich 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 Termini 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 2010 waren dies die Kombioperatoren Cemmat und RAlpin, die Terminalgesellschaft Combinant und der Datenverarbeitungsdienstleister Cesar Information Services. Im Berichtsjahr ist Hupac eine 25%ige Beteiligung an dem schweizerischen Bahnverkehrsunternehmen Crossrail eingegangen. Kleinere Beteiligungen unterhält Hupac bei den Terminalgesellschaften KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen und DIT Duisburg Intermodal Terminal.

Im Berichtsjahr hat Hupac an den Vorbereitungen zur Gründung der Traktionsgesellschaft SBB Cargo International mitgewirkt. Nach Zustimmung der Wettbewerbskommission konnte Anfang 2011 die Beteiligung der Hupac AG mit 25% an der SBB Cargo International AG vollzogen werden.

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.

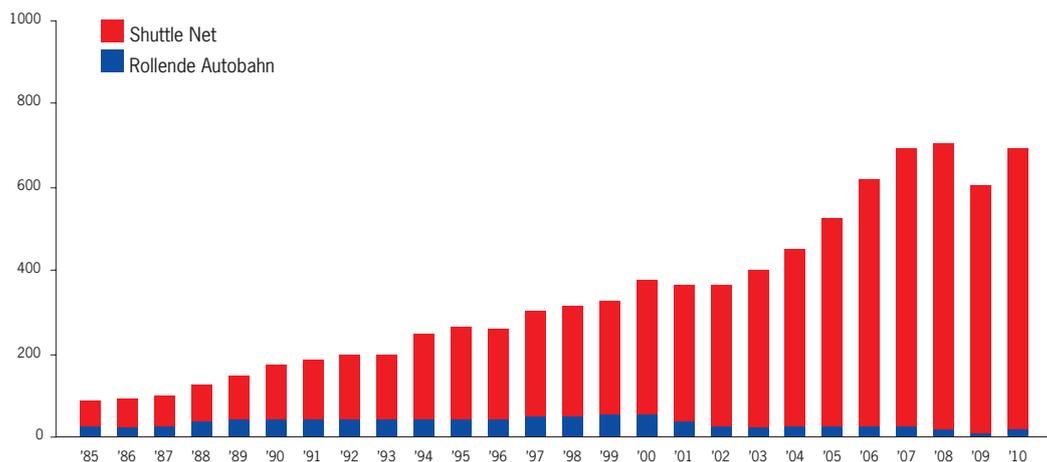
Im Berichtsjahr wurden die gestiegenen Risiken insbesondere der Hupac AG als Wagenhalter und der Hupac SpA als Eisenbahnverkehrsunternehmen durch eine Erhöhung der Haftpflichtversicherung abgedeckt.

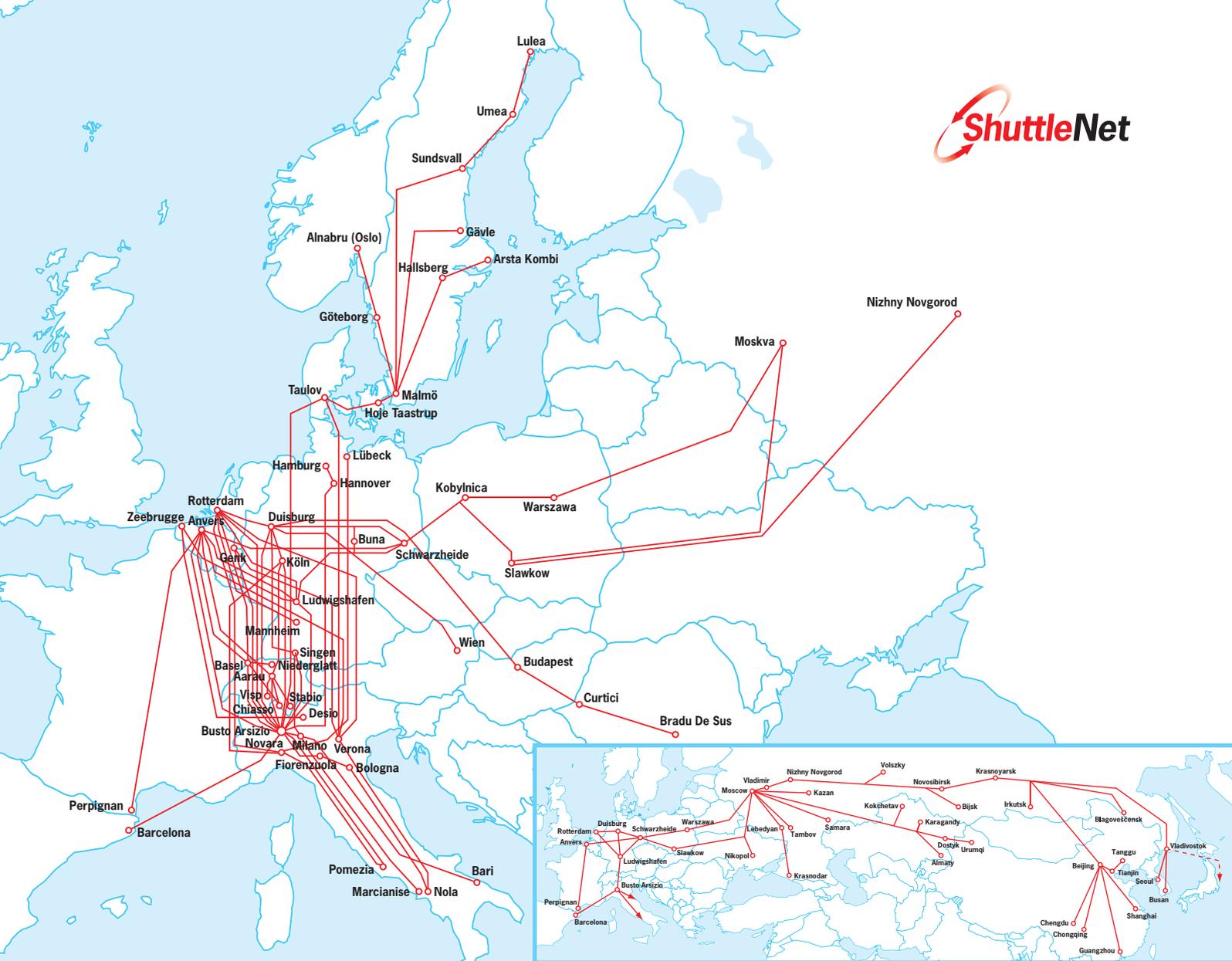
Das Jahr 2010 im Überblick

Januar	▶ Einweihung des Umschlagterminals HTA Hupac Terminal Antwerp
März	▶ Einführung einer neuen Verbindung Köln Niehl ⇌ Novara über den 4-Meter-Korridor Lötschberg ▶ Verlängerung der Verbindung Budapest ⇌ Curtici bis Bradu de Sus im Raum Bukarest
April	▶ Einweihung des Umschlagterminals Combinant (BASF, Hupac, IFB) in Antwerpen ▶ Verkehrsaufnahme der Shuttlezüge Busto Arsizio ⇌ Barcelona, Rotterdam ⇌ Verona und Antwerpen ⇌ Verona via Brenner ▶ Wiedereröffnung des Tunnels Monte Olimpino II nach fast zweijähriger Schliessung wegen Unterhaltsarbeiten
Mai	▶ Neue Verbindung zwischen Antwerpen Combinant und Ludwigshafen
Juni	▶ Verkehrsaufnahme auf der Relation Singen ⇌ Busto mit Gatewayanschlüssen nach Mittel- und Süditalien sowie nach Spanien ▶ Erste Container von Antwerpen nach Busan in Südkorea via Slawkow, Moskau und Vladivostok
Juli	▶ SBB Cargo und Hupac kündigen die gemeinsame Gründung einer eigenständigen, neutralen Traktionsgesellschaft für alpenquerende Transitverkehre auf Anfang 2011 an ▶ Eröffnung der unternehmenseigenen Werkstätte für Rollmaterial im Terminal Busto Arsizio-Gallarate mit Betrieb durch Cosmef
September	▶ Frequenzerhöhungen auf den Verbindungen Rotterdam ⇌ Verona und Duisburg ⇌ Schwarzheide
Oktober	▶ Zertifizierung der Hupac als ECM - Entity in Charge of Maintenance
November	▶ Hupac weist gemeinsam mit Verbänden und Kombi-Operateuren auf die Notwendigkeit eines 4-Meter-Korridors via Gotthard und weiterer Infrastrukturanpassungen hin ▶ Aufnahme der Bauarbeiten zur Erweiterung des Betriebsgebäudes im Terminal Busto-Arsizio ▶ Erste Testläufe von Ludwigshafen nach China via Slawkow, Moskau, Novosibirsk und Mongolei
Dezember	▶ Bestellung von 145 Taschenwagen T4.2 und T5 sowie von 20 Rola-Wagen ▶ Fertigstellung des Abwassertrennsystems im Terminal Busto-Arsizio zur Erhöhung der Umweltsicherheit ▶ Auslagerung der Rola-Verbindung Basel ⇌ Lugano an RAlpin

Verkehrsentwicklung 1985-2010

Strassensendungen in 1000





Stand 15.4.2011

Shuttle Net: unbegleiteter kombinierter Verkehr

Das Shuttle Net der Hupac verbindet die wichtigsten Wirtschaftsräume Europas mit täglich verkehrenden Shuttlezügen:

- ▶ Beförderung von Containern, Sattelaufiegern und Wechselbehältern
- ▶ Transporte von Terminal zu Terminal bzw. vom Hafen zum Hinterlandterminal
- ▶ Gateway-Konzepte mit Zwischentransfer der Sendungen von einem Zug auf den anderen, um grosse Entfernungen wirtschaftlich abzudecken.



Rollende Autobahn

Die Rollende Autobahn ist ein Ergänzungsangebot im alpenquerenden kombinierten Verkehr:

- ▶ Transport von kompletten Lastwagen per Bahn
- ▶ Angebot auf den Strecken Freiburg ⇄ Novara und Basel ⇄ Lugano
- ▶ Einfacher Verlad direkt durch den Fahrer
- ▶ Der Fahrer reist in einem Begleitwagen mit.



Seit dem 1.1.2011 wird die Rollende Autobahn durch die Schweiz vollumfänglich von dem Kombi-Operateur RAlpin AG betrieben.

Die Nachhaltigkeitsstrategie der Hupac im Gütertransport

CompoFamily: Wie Hupac den Einsatz ihrer Wagenflotte optimiert

Rund 5.600 Bahnwagen zählt die Flotte der Hupac: Containertragwagen und Taschenwagen in zwanzig verschiedenen technischen Ausfertigungen. Unterwegs sind sie auf fünfzig Relationen, von denen jede bestimmte technische und marktbezogene Eigenschaften hat, die bei der Zusammenstellung der Kompositionen berücksichtigt werden müssen. Damit nicht genug: Jeder Wagen muss in genau definierten Intervallen in die Werkstatt, um termingerecht die unterschiedlichen Wartungsphasen zu absolvieren, muss also aus dem Verkehr herausgenommen, in die Werkstatt überführt und anschliessend wieder in den Produktionskreislauf integriert werden.

Wie bekommt man all diese Ansprüche unter einen Hut? Wie stellen wir sicher, dass der richtige Wagen am richtigen Ort und zum richtigen Zeitpunkt zur Verfügung steht? Wie setzen wir die Ressource "Wagen" möglichst produktiv ein? Wie sparen wir Kosten und sorgen dafür, dass der kombinierte Verkehr auch morgen noch wettbewerbsfähig sein kann? Als Antwort auf diese Fragen ist Anfang 2010 das Innovationsprojekt CompoFamily ins Leben gerufen worden. Das Projekt, das die Bereiche Flottenmanagement, Disposition und Logistik der Hupac Zentrale in Chiasso sowie der Terminal Busto Arsizio-Gallarate und das Eisenbahnverkehrsunternehmen der italienischen Hupac SpA tragen, soll die Effizienz der Wagenzirkulation nachhaltig steigern. Erklärtes Ziel ist es, die Verfügbarkeit der Wagen für den Markt zu erhöhen, die Produktivität der Flotte zu verbessern und den Rangieraufwand zu reduzieren.

Der Ansatz ist denkbar einfach: "back to the roots". Wir fokussieren auf das ursprüngliche Shuttle-Konzept mit fixen Kompositionen, die nie rangiert werden, und erweitern es um die Komponenten "Familientreue" und "Kollektivwartung". Im ersten Schritt wurden Standardkompositionen definiert, die den Anforderungen verschiedener Relationen mit ähnlichen Eigenschaften, den sogenannten "Familien", entsprechen. Die Kompositionen einer bestimmten Familie dürfen nur auf den zur Familie gehörenden Relationen zirkulieren, sie müssen also der Familie "treu" bleiben. Die erste Familie umfasste die Verbindungen Busto ↔ Köln, Busto ↔ Genk, Busto ↔ Antwerpen und Busto ↔ Bologna. Es folgte die Familie mit der Verbindung Busto ↔ Singen, die nun auch auf die Verbindung Milano Certosa ↔ Singen ausgeweitet werden soll, sowie die Single-Familien Desio ↔ Zeebrugge und Novara ↔ Travemünde.

Im zweiten Schritt wurden die Kompositionen mit dem richtigen Wagen-Mix bestückt: beispielsweise mehr Containertragwagen für Relationen mit einem hohen Aufkommen an Containern, mehr Taschenwagen für Relationen mit starker Nachfrage von Kunden mit Sattelauflegern. Nicht nur der Wagentyp spielt eine Rolle, sondern auch das Wartungsstadium: Jeder CompoFamily-Zug besteht aus Wagen, die zeitgleich die selbe Wartungsstufe durchlaufen. So sollen nicht mehr einzelne Wagen, sondern komplette Kompositionen in die Werkstätte gebracht werden – ein enormer Fortschritt für die Komplexitätsreduzierung bei Planung, Disposition und Rangierarbeit. Bis Ende 2010 konnten dreissig Kompositionen nach den genannten Kriterien zusammengestellt und ihren Familien zugeteilt werden. Ende 2011 wird voraussichtlich ein Viertel

NEAT – Infrastrukturen für einen leistungsstarken Kombi-Korridor durch die Schweiz

In wenigen Jahren wird der Gotthard-Basistunnel fertig gestellt sein. Zusammen mit dem Ceneri-Tunnel, der 2019 folgen soll, bildet er eine Flachbahn durch die Alpen, die dem Schienengüterverkehr völlig neue Perspektiven eröffnet. Damit dieses Jahrhundertbauwerk jedoch die erhoffte Verlagerungswirkung entfalten kann, sind weitere Weichenstellungen notwendig. Als wichtigster Kombi-Operateur im Alpen transit weist Hupac auf die noch erforderlichen Massnahmen hin.

4-Meter-Profil

Die gesamte Gotthardachse muss für die Verlagerung der modernen, vier Meter hohen Sattelaufleger ausgebaut werden. Diese Fahrzeuge verzeichnen ein hohes Wachstum und stellen heute

das mit Abstand grösste Verlagerungspotential dar. Während die neuen Basistunnel über das erforderliche Profil P400 verfügen werden, muss an rund hundert bestehenden Tunnel und Brücken des Gotthardkorridors ein Höhengewinn von 20 cm zwischen Schienenoberkante und oberem Tunnelbereich erzielt werden.

Ausbau der Achsen Luino und Chiasso

In Erwartung des Südanschlusses Chiasso-Seregno-Bergamo muss die heutige Achse Bellinzona-Luino-Gallarate ausgebaut werden, wie dies auch mit den Projekten der Piattaforma Luino, Phase II, vorgesehen ist: geringe Investitionen mit sofort spürbarer Wirkung. Die Achse via Chiasso hingegen spielt eine wichtige Rolle für den Verkehr östlich von Mailand.

aller Hupac Züge im CompoFamily-Konzept abgewickelt werden, mittelfristig soll die 50%-Marke erreicht werden.

Im dritten Schritt müssen sich die CompoFamily-Züge im Tagesgeschäft bewähren. Keine leichte Aufgabe, denn die verschiedensten Vorkommnisse wie Verkehrsstörungen, Terminalengpässe, Sonderzüge, Kundenwünsche, Wagenschäden usw. stellen jede Planung auf harte Probe. Doch die Ergebnisse sind ermutigend. Seit Projektstart im Juni 2010 haben die CompoFamily-Züge bereits über 2.000 Fahrten absolviert. 97% aller Fahrten erfolgten innerhalb der richtigen Familie, 64% aller Wagen befinden sich noch in ihren Ursprungskompositionen. Bedeutend ist auch die Reduzierung des Rangieraufwands. Obwohl die CompoFamily-Züge erst ein Drittel des Busto-Verkehrs ausmachen, hat die Rangiertätigkeit im relevanten Zeitraum um 25% abgenommen.

Grosse Vorteile verspricht auch die Kollektivwartung aller Wagen einer Komposition. Die CompoFamily-Züge werden als ganze Komposition aus dem Verkehr gezogen, in die neu errichtete Werkstätte im Terminal Busto Arsizio überführt und dort in weitgehend einheitlichen Arbeitsschritten gewartet. Die Werkstätte in Busto Arsizio ist denn auch das Schlüsselement des gesamten Konzepts. Der Bau und die Ausstattung der 7,5 Millionen Euro teuren Anlage wurde im Frühsommer 2010 abgeschlossen. Zum Komplex gehören eine 2.500 m² grosse Werkhalle mit zwei je 82 Meter langen Werkstattgruben, an denen jeweils vier Wagen gleichzeitig gewartet werden können, eine Wagenwaschanlage, ein grosses Aussengelände sowie vier Zubringergleise. Betrieben wird die Werkstätte vom zertifizierten Wartungsspezialisten Cosmef mit rund fünfzehn Mitarbeitern. Diese führen leichte und mittlere Wartungsarbeiten gemäss der von Hupac erarbeiteten Wartungspläne durch.

CompoFamily bietet aber auch konkreten Kundennutzen. Das neue System trägt dazu bei, dass immer der richtige Zug am richtigen Ort steht und die verschiedenen Fahrzeugtypen unserer Kunden bestmöglich entgegengenommen werden können. Mit CompoFamily gehen grössere Effizienz und besserer Service Hand in Hand.

Pionier auf der Seidenstrasse

Im November 2010 sind die ersten beiden Test-Container der Hupac auf dem Schienenweg in Shanghai eingetroffen. Ganze zwei Jahre Vorbereitung waren erforderlich, um die rund 10.000 Kilometer lange Strecke von Ludwigshafen über Slawkow, Moskau, Novosibirsk und durch die Mongolei bis nach China zu erschliessen. Verschiedene Spurweiten, Stromsysteme, Sprachen, Alphabete und Bestimmungen mussten im wahrsten Sinne des Wortes miteinander kombiniert werden. Auf Kombination basiert auch das Geschäftsmodell, mit dem Hupac diese Herausforderung meisterte: Während Hupac für den europäischen Teil zuständig ist, betreut der Kombi-Operateur Russkaya Troyka den russischen Teil und der Bahnspediteur Eurasia Good Transport den chinesischen Abschnitt.

Warum sucht die Transportbranche den Landweg in den Fernen Osten, und warum investiert Hupac in diesen Sektor? Die Industrie ist an einer kontinentalen Alternative interessiert, um die Verkehrsströme zu diversifizieren und eine höhere Stabilität zu erreichen. Zudem siedeln sich immer mehr Industrien im Hinterland von China an und liegen somit wesentlich näher an Europa. Ausserdem verladen die Schiffe vorwiegend leichte Güter, während die Bahn interessante Konditionen für schwerere Güter bieten könnte. Und schliesslich sind einige Güter nicht für den Seetransport zugelassen, wohl aber für den Schienentransport. Es

700 Meter lange Züge

Die gesamte Nord-Süd-Achse muss für Züge mit einer Länge von 700 Metern ausgebaut werden. Lange Züge sind produktive Züge und können sich im Wettbewerb zur Strasse besser behaupten. Deswegen müssen die vorgesehenen Bauprojekte der Piattaforma Luino, Phase II, zügig umgesetzt werden.

Terminals

Die Kapazität der Umschlagterminals reicht für die Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens nicht aus. Engpässe bestehen bereits heute östlich von Mailand.

Züge bis 2.000 Tonnen

Mit der NEAT-Flachbahn könnten zukünftig wesentlich schwerere Züge eingesetzt werden. So werden die knappe Trassenkapazität besser ausgenutzt, die Produktivität des Güterverkehrs gesteigert und die Marktfähigkeit verbessert. Hier sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen gefordert, entsprechende Massnahmen zu ergreifen.

Zeitrahmen

Laut Güterverkehrsverlagerungsgesetz soll das Verlagerungsziel zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels erreicht sein. Damit die erforderlichen Anlagen rechtzeitig zur Verfügung stehen, muss sofort gehandelt werden.

deutet also einiges darauf hin, dass der Landweg zwischen Europa und Fernost mittelfristig zu einem interessanten Wachstumsmarkt für den kombinierten Verkehr werden kann. Rund 8 Millionen TEU werden heute zwischen Europa und China verschifft, mit Wachstumsraten von 10 bis 15% pro Jahr. Wenn auch nur ein Bruchteil davon auf die Schiene verlagert würde, hätte die Branche ein gewaltiges Volumen zu bewältigen.

In den kommenden Jahren wird Hupac diese Entwicklungen aufmerksam verfolgen und mit Mass in den Zukunftsmarkt Eurasien investieren. Im vergangenen Jahr wurden bereits 3.000 Ladeeinheiten zwischen Westeuropa und verschiedenen russischen Destinationen zusammen mit dem Partner Russkaya Troyka abgewickelt. Auch der im Juni 2010 gestartete Testverkehr mit 200 Containern zwischen Ludwigshafen über Vladivostok nach Busan in Südkorea verlief erfolgreich und bildete den Auftakt für weitere Aktivitäten in Fernost.

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
- ▶ Entwicklung, Beschaffung und Bewirtschaftung des Rollmaterials
- ▶ Betrieb von Terminals des kombinierten Verkehrs
- ▶ Entwicklung und Betrieb von Kunden-Informationssystemen und Softwarelösungen für den kombinierten Verkehr.

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 September 2010 konnte Hupac erfolgreich ihr Qualitäts- und Umweltmanagementsystem durch BVC (Bureau Veritas Certification) rezertifizieren. Zuvor waren verschiedene Prozesse in den Niederlassungen Aarau, Basel, Chiasso und Busto Arsizio überarbeitet und angepasst worden. Die Zertifizierung hat eine Gültigkeit von drei Jahren und wird durch jährliche Zwischenaudits bestätigt.

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 Interessen 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

2010 erhöhten sich die Erlöse aus Lieferungen und Leistungen der Hupac Gruppe um 4,9% auf CHF 504,5 Mio. Die Position "Andere Erlöse" setzt sich aus CHF 87 Mio. für Betriebsbeiträge, davon knapp CHF 28 Mio. als einmalige konjunkturbedingte Massnahme, sowie aus Beiträgen zum Einsatz von lärmarmem Rollmaterial und Fördermitteln des italienischen Staats zusammen.

Die Gesteungskosten für Lieferungen und Leistungen sind gegenüber dem Vorjahr um 7,6% auf CHF 481,4 Mio. angestiegen. Der Bruttogewinn hat sich im Vergleich zum Jahr 2009 um 19,4% erhöht.

Der Jahresgewinn der Gruppe konnte gegenüber dem Vorjahr um 16,3% auf CHF 3,2 Mio. verbessert werden.

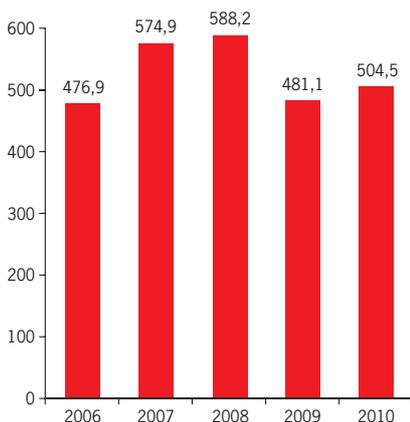
Der Cash flow der Gruppe gemäss der vereinfachten Berechnungsmethode Jahresgewinn plus Abschreibungen und Veränderungen der Rückstellungen belief sich per Jahresende auf CHF 41,8 Mio. Dies entspricht einer Verminderung von 10,4% gegenüber dem Vorjahr.

Mit Investitionen in Sachanlagen in Höhe von CHF 22,5 Mio. wurde ein eher bescheidenes Volumen erreicht. Die Investitionen betrafen vornehmlich die Anschaffung von Bahnwagen und den Bau bzw. Ausbau von Terminalinfrastrukturen in Belgien und Italien.

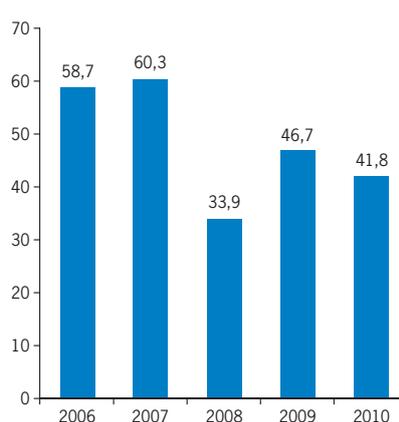
Unter Berücksichtigung der schwierigen Situation an der Währungsfront kann die wirtschaftliche Entwicklung der Hupac Gruppe als zufriedenstellend bezeichnet werden.

Zahlen in CHF 1000	2010	2009	%
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	504.489	481.147	4,9
Andere Erlöse	93.896	64.229	46,2
Gesteungskosten für Lieferungen und Leistungen	481.444	447.411	7,6
Bruttogewinn	116.941	97.965	19,4
Jahresgewinn der Gruppe	3.205	2.755	16,3
Cash flow der Gruppe	41.809	46.683	-10,4

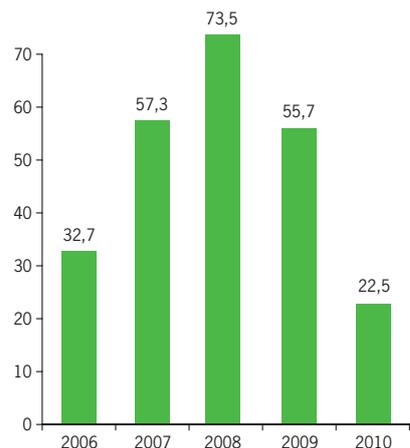
Umsatz
in Mio. CHF



Cash flow
in Mio. CHF



Investitionen in Sachanlagen
in Mio. CHF



Verkehrsentwicklung

Das Transportvolumen der Hupac wuchs im Jahr 2010 um 13,7% und erreichte somit knapp das Sendungsniveau des Rekordjahres 2008. Insgesamt wurden 690.251 Strassensendungen auf dem europäischen Netzwerk der Hupac transportiert. Das neue Konzept der flexiblen Ressourcenplanung, welches Hupac im Krisenjahr 2009 mit den Bahnpartnern entwickelt und eingeführt hat, bewährte sich auch im vergangenen Jahr. Es handelt sich um ein Kapazitätsmanagementsystem, das den Nachfrageschwankungen der Industrie Rechnung trägt. Als problematisch hingegen erwies sich der Mangel an einsatzfähigem Rollmaterial wegen Engpässen in der Rollmaterialwartung.

Das zeitlich begrenzte Konjunkturprogramm des Bundesamts für Verkehr wurde für 2010 unverändert verlängert. Im Alpen transit durch die Schweiz konnte daher der Gefahr einer Rückverlagerung auf die Strasse nachhaltig entgegengetreten werden.

Die Eröffnungen des HTA Hupac Terminal Antwerp zu Jahresbeginn und des ebenfalls in Antwerpen gelegenen Terminals Combinant im März 2010 haben dem Belgien-Verkehr zu einem bemerkenswerten Aufschwung verholfen. Dies betraf sowohl die Relationen auf der Nord-Süd- als auch auf der Ost-West-Achse.

Das Jahr 2010 war durch zahlreiche wetterbedingte Störungen gekennzeichnet. Starke Schneefälle im

Januar, Februar und Dezember, die Orkane "Xynthia" im März, "Norina" im Juli und "Carmen" im November sowie Überschwemmungen des Lago Maggiore im Mai stellten die gesamte Transportwirtschaft auf eine harte Probe. Auch unter diesen erschwerten Bedingungen erwies sich das Shuttle Net als stabil. Negativ wirkten sich einige Streiks aus, insbesondere die lang andauernden Arbeitsniederlegungen des SNCF-Personals im April und Oktober.

Shuttle Net

Im Geschäftsfeld Shuttle Net konnte das Volumen um 13,7% auf 679.066 Strassensendungen gesteigert werden. Das stärkste Wachstum verzeichneten wir im transalpinen Verkehr via Österreich. Durch Einführung von Neuverbindungen in den Segmenten Benelux ↔ Italien und Skandinavien ↔ Italien wurde der Verkehr mehr als verdoppelt. Wesentlicher Erfolgsfaktor ist dabei das Lichtraumprofil der Brennerachse, welches den Transport der modernen, hochvolumigen Sattelaufleger mit 4 Metern Eckhöhe zulässt. Im transalpinen Verkehr durch die Schweiz wurde das Wachstum durch Infrastrukturengpässe und Qualitätsprobleme behindert. Dieses Segment, das mit einem Anteil von 62% den Kernmarkt der Hupac darstellt, erfuhr zwar eine Steigerung von 9,5%, liegt aber dennoch um 7,6% unter dem Niveau des Jahres 2008. Weiterhin auf dem Wachstumspfad ist der nicht-transalpine

Verkehrsentwicklung

		Strassensendungen			Nettogewicht in t		
		2010	2009	%	2010	2009	%
Shuttle Net (UKV)	Transit via CH	389.692	358.193	8,8	7.353.000	6.604.000	11,8
	Import/Export CH	5.401	5.580	- 3,2	92.000	98.000	- 6,1
	National CH	27.306	22.091	23,6	454.000	327.000	38,8
	Gesamt transalpin via CH	422.399	385.864	9,5	7.932.000	7.029.000	12,8
	Transit via A	42.792	21.082	103,0	800.000	406.000	97,0
	Gesamt transalpin	465.191	406.946	14,3	8.699.000	7.435.000	17,4
	Import/Export CH	49.232	47.181	4,3	692.000	664.000	4,2
	Andere Verkehre	164.643	143.159	15,0	2.820.000	2.439.000	14,3
	Gesamt nicht-transalpin	213.875	190.340	12,4	3.512.000	3.103.000	12,1
Gesamt	679.066	597.286	13,7	12.211.000	10.538.000	15,9	
Rollende Autobahn	11.185	9.998	11,9	197.000	172.000	14,5	
Gesamtverkehr	690.251	607.284	13,7	12.408.000	10.710.000	15,6	

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

Verkehr, dem auch die Verkehrsachsen Benelux ⇌ Österreich/Ungarn/Rumänien, Benelux ⇌ Polen/Russland und Belgien ⇌ Frankreich/Spanien zuzurechnen sind. In diesem Marktsegment erreichten wir mit einer Steigerung von 12,4% wieder das Vorkrisenvolumen.

Skandinavien ⇌ Italien

Die 2009 eingeführte Shuttleverbindung Taulov ⇌ Verona via Österreich erfreut sich weiterhin grosser Nachfrage, ermöglicht sie doch den Transport von 4-Meter-Sattelaufliegern zwischen Skandinavien und Italien. Im Berichtsjahr konnten die Volumina auf dieser Relation um 21,5% gesteigert werden. Verschiedene Qualitätsmängel aufgrund von Infrastrukturproblemen belasteten jedoch das positive Ergebnis.

Deutschland ⇌ Italien

Trotz der Volumensteigerung von 14,4% wurden die Mengen des Rekordjahrs 2008 noch nicht wieder erreicht. Das stärkste Wachstum verzeichneten wir auf dem Korridor Baden-Württemberg ⇌ Norditalien. Massgeblich war die Einführung einer neuen Verbindung Singen ⇌ Busto Arsizio und die Wiederaufnahme des Verkehrs Singen ⇌ Brescia via Monte Olimpino-Tunnel. Die abfahrtsstarken Relationen Köln ⇌ Busto und Ludwigshafen ⇌ Busto, bei denen während der Wirtschaftskrise die Frequenz reduziert worden war, konnten fast wieder auf die Abfahrtsdichte von 2008 gebracht werden.

Niederlande ⇌ Italien

Die Verbindung Rotterdam/Ede ⇌ Brescia wurde im Geschäftsjahr 2010 eingestellt und durch eine neue Verbindung Rotterdam ⇌ Verona via Bren-

ner ersetzt. Diese Umstrukturierung erlaubt uns nun, ab Niederlande das Profil P400 neben der bestehenden Verbindung Rotterdam ⇌ Novara via Lötschberg anzubieten. Generell war dieses Marktsegment im Geschäftsjahr 2010 durch massive bahnsseitige Qualitätsprobleme geprägt. Der Volumenzuwachs betrug lediglich 8,7%.

Belgien ⇌ Italien

Auch in diesem Marktsegment wurde eine neue Verbindung Antwerpen ⇌ Verona via Brenner eingeführt. Dies ermöglichte weitere Akquisition im Zukunftsmarkt der P400-Sattelaufleger. Zusammen mit der Relation Genk ⇌ Verona ist somit ein umfassendes Angebot für 4-Meter-Trailer nach Italien entstanden, auf das der Markt mit grossem Interesse reagierte. Auch die anderen Verbindungen dieses Segments erholten sich gut. Eine Ausnahme bildete lediglich der Verkehr Belgien ⇌ Süditalien. Gesamthaft realisierte das Marktsegment eine Mengensteigerung von 15,3%.

Import/Export Schweiz transalpin

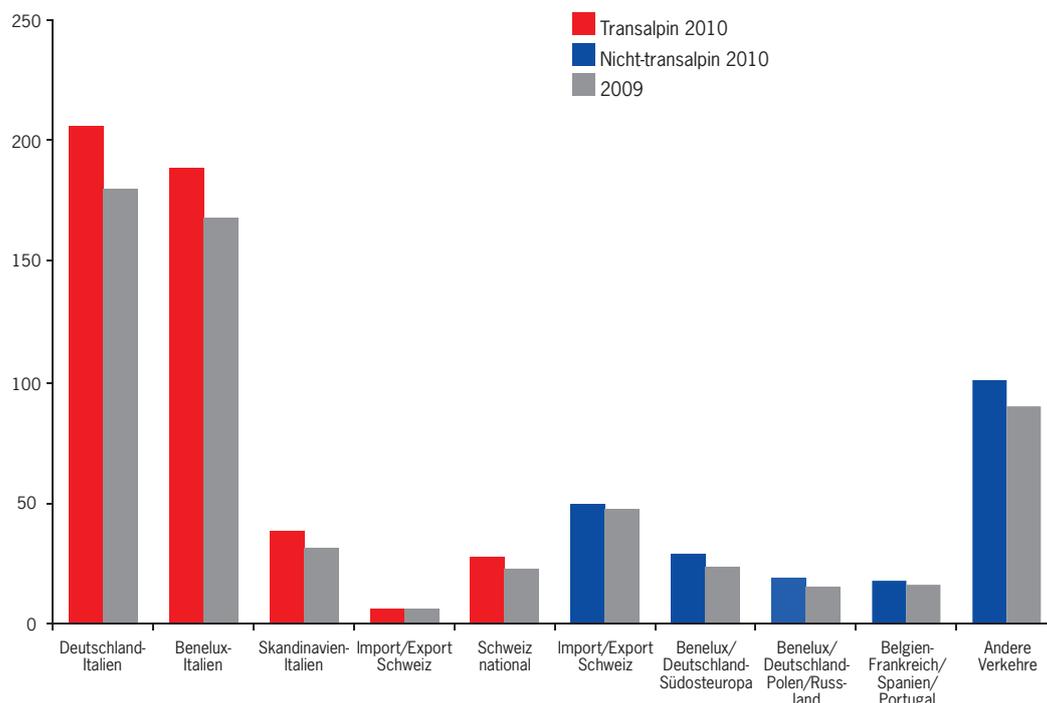
Keine Erholung nach der Krise mussten wir im Marktsegment des transalpinen Import/Exportverkehrs feststellen. Das Volumen sank um 3,1% gegenüber 2009. Negativ wirkten sich veränderte Güter- und Marktstrukturen aus.

Binnenverkehr Schweiz transalpin

Im Segment des schweizerischen alpenquerenden Binnenverkehrs konnte erneut eine beachtliche Mengensteigerung von 23,6% erzielt werden. Durch die Einführung einer zusätzlichen Abfahrt wurde die Attraktivität dieser Kurzstreckenrelation massgeblich gesteigert. Entscheidender Marktfaktor war

Entwicklung der Marktsegmente im Shuttle Net

Strassensendungen in 1000



erneut die hervorragende Qualität, welche für die Güterstruktur dieser Verkehre (mehrheitlich Lebensmitteltransporte) zwingend ist und die Akquisition weiterer Verkehre ermöglichte.

Import/Export Schweiz nicht transalpin

Mit einem Plus von 4,3% verzeichnete dieses Marktsegment eine unterproportionale Verkehrssteigerung im Vergleich zu anderen Segmenten. Der maritime Verkehr Belgien ↔ Schweiz entwickelte sich positiv, liegt jedoch weiterhin hinter dem Spitzenjahr 2008 zurück. Die Verkehrsverbindungen Deutschland ↔ Schweiz litten unter der Konkurrenz der Verkehre von/nach Basel Bad sowie unter dem Rückgang der schweizerischen Betriebsbeiträge bei gleichzeitiger Erhöhung der Trassenpreise.

Benelux/Deutschland ↔ Südosteuropa

Das komplexe Betriebssystem, das bereits 2009 neu strukturiert worden war, ist im Berichtsjahr erneut verfeinert worden. Die Verbindung Duisburg ↔ Enns wurde eingestellt. Die zielreinen Züge von Duisburg nach Wien und Budapest verzeichnen eine sehr hohe Pünktlichkeitsrate. Dadurch konnten neue Verkehrsvolumen akquiriert werden. Der Rumänienverkehr, welcher vier wöchentliche Abfahrten zwischen Budapest und Curtici umfasst, wurde durch die zusätzliche Destination Bradu de Sus erweitert. Insgesamt konnte eine Mengensteigerung von 14,8% erzielt werden.

Benelux/Deutschland ↔ Polen/Russland

In diesem Verkehrskorridor haben wir ein Volumenzuwachs von 25% erreicht. Ausschlaggebender Faktor für diese positive Entwicklung war die hohe Qualität, die aufgrund der durchgehenden Traktion

sichergestellt werden konnte. Weiteres konstantes Wachstum verzeichneten wir über die Drehscheibe Slawkow, wo zusätzliche Bestimmungen nach Russland ins Netzwerk aufgenommen werden konnten. Zudem gelang es uns, dank der guten Zusammenarbeit mit den beteiligten Logistikpartnern erste Verkehre über die transsibirische Route nach Busan in Südkorea zu fahren.

Benelux ↔ Südfrankreich/Spanien

Trotz der grossen Verkehrsnachfrage war es nicht möglich, die Mengen in diesem Marktsegment nachhaltig zu steigern. Der Zuwachs belief sich lediglich auf 1,5%. Negativ wirkten sich die langen Streikperioden im Frühling und im Herbst aus. Weitere Faktoren waren die gravierenden Infrastrukturprobleme durch Baustellen und Trassenmangel in Frankreich.

Maritimverkehr

Im Maritimverkehr, den Hupac schwerpunktmässig auf der Achse Antwerpen-Schweiz abwickelt, setzte der Aufschwung erst in den letzten Monaten des Jahres ein. Auch dieser Verkehr litt unter den Streiks in Frankreich. Die Einführung eines achten wöchentlichen Shuttlezugs trug zur Erholung des Segments bei, dennoch mussten wir ein Minus von 5% hinnehmen. Gegen Jahresende wurden umfangreiche Vorbereitungen für die Integration der Verbindung Rotterdam ↔ Basel/Niederglatt in das Shuttle Net getroffen. Diese wurde Mitte Januar 2011 mit wöchentlich neun Abfahrten je Richtung aktiviert.

Rollende Autobahn

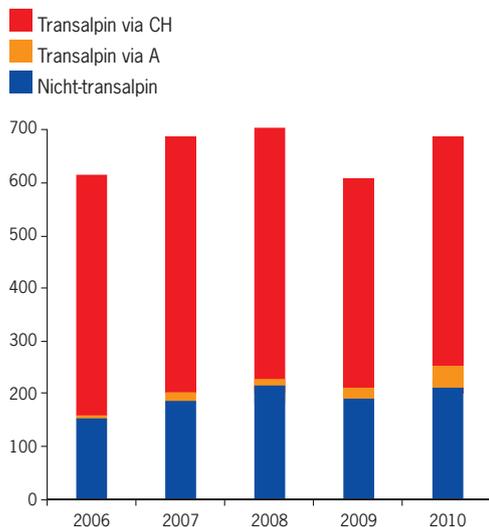
Im Berichtsjahr wurden auf der Rollenden Autobahn Basel ↔ Lugano via Gotthard 11.185 Strassensendungen transportiert. Dies entspricht einem Zuwachs von 11,9% gegenüber dem Vorjahr. Während im ersten Semester noch relativ niedrige Volumina zu verzeichnen waren, nahm die Nachfrage im zweiten Semester stark zu. Insgesamt konnte 2010 das Mengenniveau der Vorkrisenjahre wieder erreicht werden.

Zum 31.12.2010 stellte Hupac ihre Tätigkeit als Betreiber der Rollenden Autobahn ein. Seit Anfang 2011 zeichnet der Operateur RAlpin, welcher bereits den Rola-Verkehr auf der Strecke Freiburg ↔ Novara via Lötschberg betreibt, auch für diese Strecke verantwortlich. Damit liegt das komplette Rola-Angebot der Schweiz in einer Hand, wie dies vom Bundesamt für Verkehr in der Ausschreibung für den Betrieb der Rollenden Autobahn bis 2018 angeregt wurde.

Dennoch wird Hupac auch zukünftig in diesem Bereich tätig sein. Zum einen beschafft Hupac die erforderlichen Niederflurwagen und vermietet sie an RAlpin. Zum anderen wird Hupac weiterhin den Verkauf, die Disposition und die Fakturierung der Rollenden Autobahn im Auftrag der RAlpin ausführen. An der Firma RAlpin AG sind BLS, Hupac, SBB und Trenitalia beteiligt.

Verkehrsentwicklung nach Geschäftsfeldern

Strassensendungen in 1000



Betriebliche Ressourcen

Rollmaterial

Ende 2010 zählte die Flotte der Hupac 5.629 Wagenmodule. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einer Zunahme von 1,8%. Der Anteil der angemieteten Wagen am gesamten Rollmaterialbestand lag unverändert bei 19,8%.

Zu den grössten Herausforderungen des vergangenen Jahres zählte die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl von Wagen für die allmählich wieder ansteigende Marktnachfrage. Das Rollmaterial, das während der Wirtschaftskrise stillgelegt worden war, musste vor der Inbetriebnahme zunächst die erforderlichen Wartungsphasen durchlaufen. Wegen der sprunghaft gestiegenen Marktnachfrage nach Wartungsleistungen herrschten jedoch gravierende Engpässe bei den Werkstätten und Ersatzteillieferanten. Die Folge war eine extrem tiefe Wagenverfügbarkeit in der Hupac Flotte. Im Jahresdurchschnitt standen wegen Instandhaltung und Reparaturen nur 77,2% der Wagen zur Verfügung; diese Kennziffer lag deutlich unter dem Benchmark von 86%. Gravierende Umsatz- und Gewinneinbussen waren die Folge.

Um diesem wirtschaftlich unhaltbaren Zustand entgegenzuwirken, ergriff Hupac eine Reihe von Massnahmen zur Effizienzsteigerung und Kapazitätssicherung der Rollmaterialinstandhaltung. Neben einer gezielten Problemlösungsstrategie mit den traditionellen Wartungspartnern suchte Hupac neue Kapazitäten und trieb die Eröffnung der unternehmenseigenen Werkstatt in Busto Arsizio voran. Im Juli 2010 konnte der Betrieb aufgenommen werden. Die knapp 20.000 Quadratmeter grosse Anlage befindet sich in unmittelbarer Nähe des Terminals, was grosse Vorteile in Bezug auf die Transportkosten und die Ausfallzeiten der Wagen mit sich bringt. Die Werkstätte ist für Reparaturen und vorbeugende Instandhaltung mittlerer Stufe konzipiert

und verfügt über zwei 82 Meter lange Fahrzeuggruben. Sie wird von der Gesellschaft Cosmef mit etwa 15 Personen in enger Koordination mit dem Fleet Management der Hupac betrieben. Das geplante Outputvolumen von 30 Wagen pro Tag konnte per Jahresende erst zur Hälfte erreicht werden. Die Investitionen für die Werkstätte betrugen EUR 7,5 Mio.

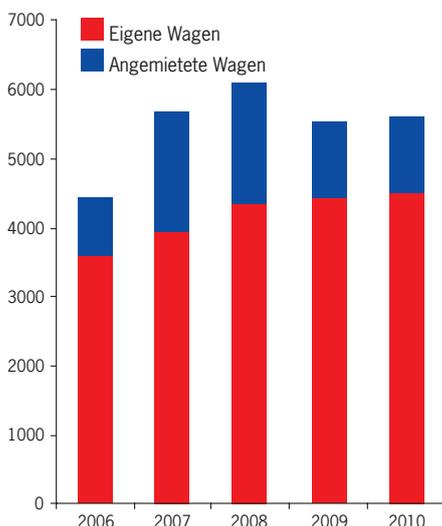
Im Berichtsjahr schritt der Kompetenzerwerb in der Rollmaterialinstandhaltung fort. Seit Inkrafttreten des Cotif-Abkommens im Jahr 2006 und dem Ausstieg der SBB aus der Wageninstandhaltung für Dritte erwirbt Hupac Schritt für Schritt das erforderliche Know-how für die Betreuung der Wagen während ihres gesamten Lebenszyklus. Das positive Ergebnis des im Juni 2010 vom Bundesamt für Verkehr durchgeführten Audits und die im Oktober erzielte ECM-Zertifizierungen sind wichtige Meilensteine für die neue Rolle der Hupac als Wagenhalter.

Auch im Geschäftsjahr 2010 investierte Hupac in die Erweiterung der unternehmenseigenen Wagenflotte. Im Berichtsjahr wurden 84 Wagenmodule im Wert von CHF 15 Mio. ausgeliefert. Es handelte sich um Taschenwagen des Typs T4.2 für P386 kodifizierte Sattelaufleger und des Typs T5 für Megatrailer und schwergewichtige Container. Weitere 145 Taschenwagen sowie 20 Rola-Wagen im Wert von insgesamt CHF 25 Mio. wurden bei schweizerischen und ausländischen Wagenherstellern bestellt. Die Auslieferungen werden bis in das Jahr 2012 hinein dauern.

Fortschritte wurden auch bei der Entwicklung von Rollmaterial erzielt. Gemeinsam mit einem Schweizer Wagenhersteller entwickelt Hupac einen polyvalenten Multi-Taschenwagen, welcher zwei Sattelaufleger oder mehrere, auch schwergewichtige, grossvolumige Container und Wechselbehälter transportieren kann. Für die Entwicklung, den Bau und die Zulassung des

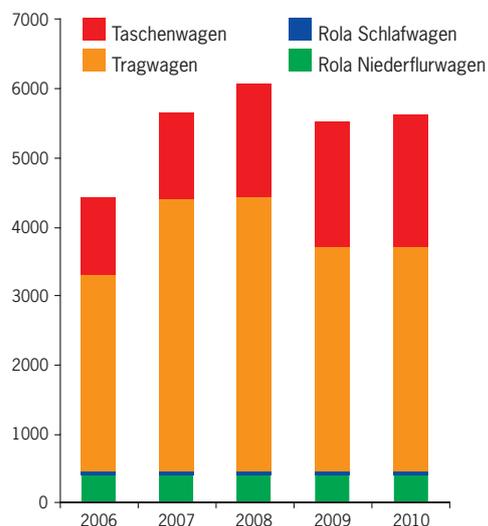
Rollmaterial

Anzahl Wagenmodule



Rollmaterial nach Wagentyp

Anzahl Wagenmodule



Prototyp hat das Bundesamt für Umwelt eine Kostenbeteiligung zugesagt. Die ersten Testläufe sind für 2011 geplant.

Traktion

Über 95% des Hupac Verkehrs wird gemäss dem Prinzip der durchgehenden Traktion produziert. 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, Nordcargo, Captrain, WLB Wiener Lokalbahnen, SNCF Fret, SNCB Logistics, PKP Cargo und MAV Cargo. Im September wurde die Zusammenarbeit mit ERS Railways für die Traktion des Shuttlezugs Duisburg ⇄ Schwarzheide aufgenommen.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen der Hupac SpA baute 2010 seine Tätigkeit aus. Neben der Traktion des täglichen Zugs Busto Arsizio ⇄ Milano Smistamento stellt das Unternehmen sämtliche Rangierarbeiten im Terminal Busto Arsizio-Gallarate und zwischen dem Terminal und der neuen Werkstätte sicher. Des Weiteren wurde der Zugvorbereitungs-Service ausgebaut. Über 90% der abfahrtsbereiten Züge werden von den Kontrolleuren der Hupac technisch überprüft. Rund 40 Mitarbeiter sind in den Bereichen Traktion und Manöver beschäftigt.

Die Zusammenarbeit mit den Bahnpartnern stand 2010 vor neuen Herausforderungen. Die starke Volatilität der Nachfrage belastete die Kapazitätssteuerung; nicht immer konnten für die kurzfristig steigenden Transportvolumen die erforderlichen Ressourcen mobilisiert werden. Gemeinsam mit den Bahnen bemühte sich Hupac, den rationellen Einsatz der Ressourcen und die Befriedigung der Marktnachfrage 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 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.

In den Hupac-eigenen Terminals ist es im Berichtsjahr zu keinen grösseren Unregelmässigkeiten gekommen. Die Betriebsleistungen konnten mit hoher Qualität und Zuverlässigkeit erbracht werden. Die durchschnittliche Durchlaufzeit im Terminal Busto Arsizio-Gallarate

verbesserte sich trotz Volumenanstieg um 21% auf 30 Minuten. Erfreulich entwickelte sich auch die Kranverfügbarkeit. Diese Kennzahl betrug 93% im Terminal Busto Arsizio-Gallarate und 99% in den Terminals Singen und HTA Hupac Terminal Antwerp. Gute betriebliche Leistungen wurden auch in den Terminals Basel, Aarau und Chiasso verzeichnet.

Im Terminal Busto Arsizio-Gallarate schritten die Bauarbeiten für die Fertigstellung der Anlage fort. Der Eingangsbereich wurde vergrössert, und der Verkehrsfluss wurde durch die Trennung von Leicht- und Schwerverkehr verbessert. Im Dezember begannen die Bauarbeiten für die Erweiterung des Check-in-Gebäudes. 2011 soll der Bau des sechsten Gleises der Bereitstellungsgleisgruppe in Angriff genommen werden.

Im HTA Hupac Terminal Antwerp implementierte Hupac das Alfaport-System zur Identitätserkennung der Fahrer. Die verschiedenen Arbeitsschritte im Terminal erfolgen nun durch automatische Erkennung der Fahrerdaten via Badge. Dies erhöht die Schnelligkeit und Sicherheit der Abläufe. Die Anpassung der Goal-Software und die Integration der Krantätigkeit trugen dazu bei, dass die Zugbeladung optimiert und unproduktive Kranbewegungen verringert werden konnten. Die Ausrüstung der Kranarme mit Videokameras verbessert die Sicht während des Kranvorgangs und sorgt für schnellere Abläufe und höhere Sicherheit.

Im Berichtsjahr wurde der Terminal Sacconago für die Betriebsaufnahme vorbereitet. Die Anlage befindet sich im Gemeindegebiet von Busto Arsizio an der Bahnlinie Seregno-Saronno-Novara der Ferrovie Nord. Der Terminal Sacconago verfügt über zwei Gleise und wird mit Pneukränen ausgerüstet. Nach Abschluss der Bauarbeiten und Erhalt der Betriebsbewilligung kann der Terminal im laufenden Jahr die Tätigkeit aufnehmen. Sacconago ist ein wichtiges Element im Güterverkehrskonzept der Region Lombardei in Zusammenhang mit der Expo 2015. Für Hupac entstehen interessante Perspektiven in Verbindung mit dem Hub-Terminal Busto Arsizio-Gallarate.

Informationstechnik

Hupac wickelt ihren Verkehr mit Hilfe der Software Goal – Global Oriented Application for Logistics – ab, einer inhouse konzipierten Applikation für die Koordination 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.

Qualität

Pünktlichkeit der Züge

Hupac verfolgt ein Pünktlichkeitsziel von 90% für ihre Züge. Im Berichtsjahr hat sich die Pünktlichkeit der Züge, definiert als Verspätung bis zu einer Stunde, gegenüber der Vorjahresperiode verschlechtert. Zurückzuführen ist dies auf teilweise unzureichende Bahnressourcen bei steigender Marktnachfrage und auf zahlreiche Störungen wie Schneefälle, Unfälle, Streiks und Baustellen.

Mangelnde Qualität führt zu hohen Folgekosten bei allen Partnern der Logistikkette und mindert das Vertrauen der Kundschaft. Auf zahlreichen Krisensitzungen mit den Bahnpartnern setzte sich Hupac daher mit Nachdruck für die rasche Wiederherstellung eines akzeptablen Qualitätsniveaus ein.

Die Pünktlichkeit hängt indes nicht nur von den Bahnpartnern ab. Weitere Faktoren sind den Bereichen Terminal, Rollmaterial und Kundenanforderungen zuzuschreiben. Um die Lage zu entspannen, griff Hupac gezielt auf die Faktoren ein, die in ihrem eigenen Handlungsfeld liegen. Die Terminals der Hupac Gruppe folgten strengen Vorgaben zur Einhaltung der Fahrpläne. Im Terminal Busto wurden die inhouse ausgeführten zugtechnischen Prüfungen auf 90% der Züge ausgeweitet. Durch Nutzung der Standzeiten im Terminal und die Verkürzung des Betriebsaufenthalts im Übergabegleis konnte dadurch die betriebliche Flexibilität erhöht und die Pünktlichkeit der Zugabfahrt verbessert werden.

Prozess-Innovationen

Im Berichtsjahr wurden die Projekte der Arbeitsgruppe Customer Focus weitergeführt. Mitte April schaltete Hupac einen Zirkulationsplan online, der über alle tatsächlich verkehrenden Züge der kommenden Wochen informiert und Aktualisierungen wie Zugstreichungen oder Extrazüge in Echtzeit veröffentlicht. Ebenfalls im Web befindet sich der Zirkulationsplan für die Feiertage. Durch vereinfachte, systemgestützte Abläufe ist der Feiertagsfahrplan jetzt frühzeitig verfügbar. Die zuvor eingeführte elektronische Buchung wurde verbessert und auf neue Kunden ausgedehnt. Im Bereich Angebotserstellung und Fakturierung wurden verschiedene Prozesse überarbeitet.

Eine Innovation grösseren Ausmasses wurde mit der Neustrukturierung der Disposition in Angriff genommen. Das ständig wachsende Verkehrsnetz und die zunehmende Komplexität der Bahnproduktion erfordern neue Organisationsformen. Hupac hat deshalb einen mehrmonatigen, bereichsübergreifenden Innovationsprozess in Gang gesetzt mit dem Ziel, die kurzfristige Planung zu verbes-

sern, die Wageninstandsetzung zu beschleunigen und generell bei Unregelmässigkeiten schneller und besser einzugreifen. Auch die Mittel- bis Langfristplanung soll gestärkt werden. Erste Massnahmen wie die Einrichtung eines 24-Stunden-Betriebs und ein Know-how-Pooling mit den Bereichen Terminal- und Flottenmanagement konnten bereits umgesetzt werden.

Sicherheit

Die Sicherheit gehört zu den zentralen 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.

Im Oktober 2010 schloss Hupac die Auditierung für die ECM-Zertifizierung (Entity in Charge of Maintenance, d.h. für die Instandhaltung verantwortliche Stelle) erfolgreich ab. Somit zertifiziert eine externe, beim Bundesamt für Verkehr zugelassene Behörde, dass Hupac angemessen organisiert ist, um alle Verpflichtungen im Bereich Sicherheit und Instandhaltung der Güterwagen zu erfüllen. Das ECM-System integriert die gesamte Lieferkette der Wagenkomponenten und gewährt somit auch die Sicherheit auf vorgelagerter Ebene.

Hupac wendet eine Reihe von Vorkehrungen und Vorsichtsmassnahmen an, um die Risiken zu verringern und 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. Im Berichtsjahr waren keine grösseren Unfälle zu verzeichnen, weder auf den Terminals noch auf den Bahnlinien.

Auch im vergangenen Jahr fanden Audits zur Überprüfung der Betriebssicherheit in Zusammenarbeit mit verschiedenen Bahnunternehmen und Terminalbetreibern statt. Zahlreiche Hupac Züge wurden 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.

Bei den Routinekontrollen hat Hupac vermehrt Ladungsverschiebungen in den Behältern aufgrund unsachgemässer Ladungssicherung festgestellt. Dies stellt ein hohes Risiko für den Umschlag und den Verkehr auf Schiene und Strasse dar. Im Berichtsjahr sensibilisierte Hupac die Kundschaft und führte zahlreiche Stichproben durch.

Hupac bereitet sich systematisch für Notfälle vor. Im vergangenen Jahr haben die Mitglieder der Einsatztruppe des Terminals Busto Arsizio-Gallarate an Schulungen und Trainings in Zusammenarbeit mit der örtlichen Feuerwehr teilgenommen.

Das Sicherheitsmanagement sorgt auch für aktiven Diebstahlschutz. Während die Terminals durch Umzäunungen und Bewachung ausreichend geschützt sind, kann es auf den Bahnlinien bei stehenden Zügen zu Diebstählen kommen. Im Berichtsjahr wurden einige Vorkommnisse in Italien, Deutschland, Skandinavien und Polen gemeldet. Durch die enge Zusammenarbeit mit der Polizei und zusätzliche Bewachungsdienste konnte das Sicherheitsniveau erhöht werden.

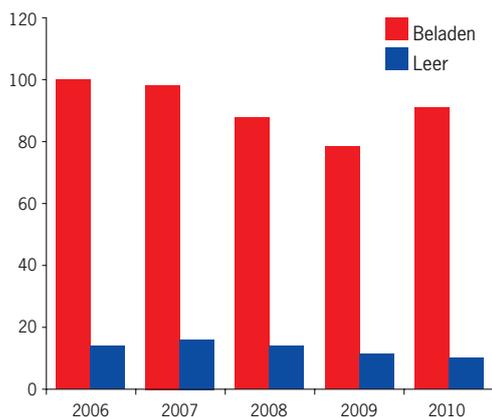
Produktivität

Hupac ist bestrebt, die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs durch stetige Produktivitätssteigerungen zu sichern. Im Berichtsjahr ist die Laufleistung des Rollmaterials, gemessen an den durchschnittlich gefahrenen Kilometern pro beladenem Wagen, um 16,2% gestiegen. Die durchschnittlich gefahrenen Leerkilometer konnten erneut um 9,2% gesenkt werden. Dies ist 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.

Im Terminalbereich entwickelte sich die Arbeitsproduktivität positiv. Durch verbesserte Arbeitsabläufe stieg die Anzahl der abgefertigten Ladeeinheiten pro Person um 6,9% in Busto und um 5,8% in Desio. Der Terminal Aarau konnte mit einem Produktivitätszuwachs von 13,7% das Vorkrisenniveau wiederherstellen und sogar übertreffen. In der Zentrale in Chiasso stieg die Produktivität, gemessen an den Strassensendungen pro durchschnittlicher Mitarbeiterzahl, um 8,0% und überwand somit das Krisentief. Durch die Übernahme umfangreicher neuer Aufgaben in der Rollmaterialinstandhaltung mit Schaffung zahlreicher Arbeitsplätze sind die Zahlen jedoch nur bedingt vergleichbar.

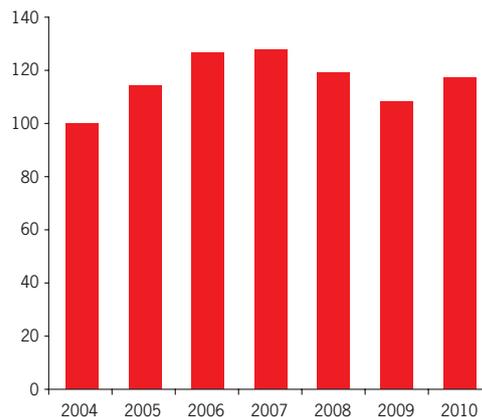
Laufleistung der Wagen

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



Produktivität in der Zentrale

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



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.

Die Kunden der Hupac stammen aus allen Teilen Europas. Viele Kunden sind auch Aktionäre. 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 die Erarbeitung geeigneter Logistiklösungen im Rahmen ihres Netzwerks, durch Unterstützung der Kunden bei der Beschaffung und Kodifizierung geeigneter Fahrzeuge und durch Beratung in der Anfangsphase.

Hupac macht die Kundennähe auf allen Ebenen zu ihrer Unternehmensphilosophie. Beispiele sind die kundenseitigen Sondermassnahmen während der Wirtschaftskrise, aber auch die ständige Optimierung und Vereinfachung von Schnittstellen und Prozessen. Das "Customer Focus" getaufte Prozess-Reengineering der Jahre 2009 und 2010 hat zahlreiche Abläufe wie Buchung, Zirkulationsplan und Fakturierung verbessert.

Dialog mit den Kunden

Hupac trifft sich regelmässig mit ihren Kunden zu Einzelgesprächen und Kundenveranstaltungen. Bei diesen Anlässen weisen die Kunden auf Mängel und Optimierungsmöglichkeiten hin. Hupac wertet diese Anregungen als wichtige Hinweise für den Ausbau ihrer Tätigkeit.

Lieferanten

Zusammensetzung der Lieferanten

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

Lieferantenpolitik

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

Wahl der Lieferanten

Die Auswahlkriterien der Lieferanten stellen sicher, dass die Anforderungen des Unternehmens bezüglich Transparenz, Kontinuität, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit erfüllt werden. Weitere Bewertungs- und Auswahlkriterien gewährleisten, dass die

Lieferfirmen die gesetzlichen Auflagen in Bezug auf Gesundheit, Sicherheit und Umweltverträglichkeit erfüllen. Besonderes Augenmerk richtet Hupac hierbei auf Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs und der Emissionen und auf die umweltgerechte Entsorgung des Materials.

Workshops mit Partnern

Die Ausweitung des Verkehrsnetzes erfordert die systematische Anpassung von Arbeitsprozessen in den Bereichen Betrieb, Technik und Informatik. Im Berichtsjahr fanden zahlreiche Workshops und Ausbildungen mit unseren Partnern statt. So sichern wir europaweit einheitliche Abläufe.

Noch viel Verbesserungspotential liegt in der Zusammenarbeit mit den Bahnen. Im Fokus stehen sowohl die Verbesserung der Servicequalität als auch die Steigerung von Effizienz und Produktivität. Mit verschiedenen Bahnen hat Hupac Massnahmen eingeleitet, um die Prozesse noch enger zu verzahnen und die Ressourcen noch rationeller einzusetzen. Des Weiteren beabsichtigen verschiedene Bahnpartner, die Ressourcen nach nunmehr überwundener Wirtschaftskrise wieder hochzufahren.



Die Umweltverantwortung der Hupac

Hupac nimmt ihre Umweltverantwortung wahr, indem sie die Umweltbelastung ihrer Geschäftstätigkeit so gering wie möglich hält, ihre Umwelleistungen 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 über 800.000 Tonnen CO₂ sowie knapp 10 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 2010 waren 85% (Vorjahr: 81%) 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 2010 wurden rund 150 Wagen lärmsaniert; 2015 soll die Lärmsanierung abgeschlossen sein. Die Kosten für diese Massnahme 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

Bei Investitionen in Anlagen und Betriebseinrichtungen wie Bahnwagen, Kräne und Lokomotiven berücksichtigt Hupac auch Umweltaspekte, wie dies im Umweltmanagementsystem vorgesehen ist. Bevorzugt werden die bestmöglichen Lösungen in Hinblick auf die Lärminderung sowie die Verringerung des Schadstoffausstosses und des Energieverbrauchs.

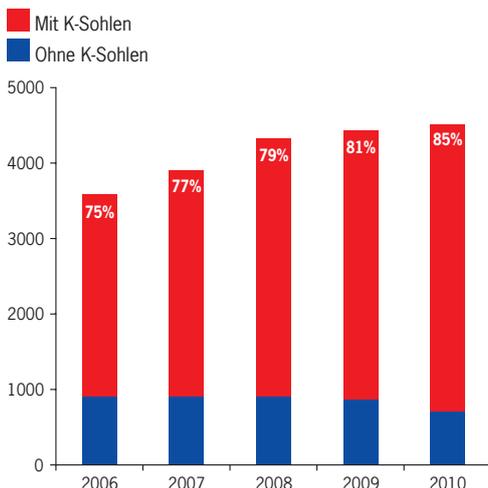
Effiziente Abläufe in den Terminals reduzieren die Umweltbelastung. Hupac misst daher die relevanten Aktivitäten wie Kranungen und Rangiermanöver und leitet Massnahmen ein, um durch den rationellen Einsatz der Ressourcen eine geringe Umweltbelastung bei hoher Leistungsqualität zu erzielen.

Auch ein effizientes Flottenmanagement kann die Umweltbelastung des Verkehrs reduzieren. Gut ausgelastete Züge nutzen die eingesetzte Energie besonders wirksam. Im Berichtsjahr konnte eine weitere Reduzierung der durchschnittlichen Leerkilometer pro Wagen um 9,2% erzielt werden.

Umweltschutz wird auch im administrativen Bereich grossgeschrieben. Verschiedene Prozessrestrukturierungen bezwecken eine Verminderung des Papierverbrauchs. Für das neue Bürogebäude in Chiasso ist eine hochwertige Wärmeisolierung vorgesehen, um einen noch sparsameren Energieverbrauch zu ermöglichen.

Lärmarme Bahnwagen

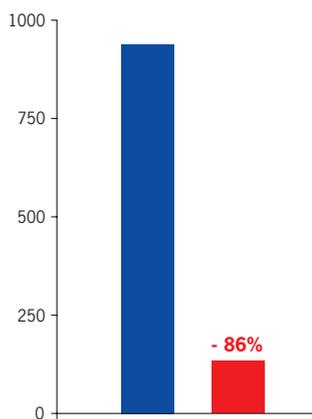
Anzahl eigene Wagenmodule



CO₂-Emissionen

Tonnen in 1000

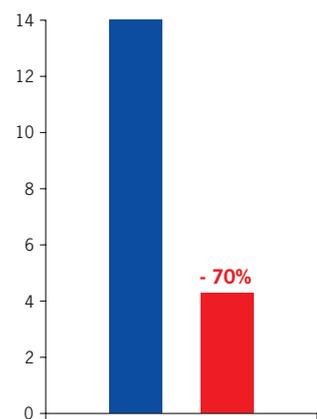
■ Hupac Verkehr
■ Zum Vergleich: Strasse



Energieverbrauch

Mia. Megajoule

■ Hupac Verkehr
■ Zum Vergleich: Strasse



www.ecotransit.org

Die Umweltprojekte Busto Arsizio-Gallarate und Singen

Die Umweltverträglichkeit der Terminalanlagen Busto Arsizio-Gallarate und Singen wurde im Berichtsjahr weiter ausgebaut. Die mit dem Regenwasser der Terminals gespeisten Feuchtbiootope werden regelmässig gewartet. Im Umfeld des Terminals Busto Arsizio-Gallarate konnten die letzten vertraglich vereinbarten Aufforstungen durchgeführt werden.

Im Berichtsjahr wurden im Terminal Busto Arsizio-Gallarate wichtige bauliche Massnahmen zur Erhöhung der passiven Sicherheit vorgenommen. Das gesamte Areal der Terminalhälfte Busto Arsizio wurde versiegelt und mit einem Abwassertrennsystem ausgerüstet. Dies ermöglicht ein sofortiges Trennen von sauberem und verschmutztem Wasser und einen wirkungsvollen Bodenschutz. Die Werkstätte Busto Arsizio ist ebenfalls mit einer leistungsstarken Wasseraufbereitungsanlage ausgerüstet worden. Damit ist die Umweltverträglichkeit der Waschanlage für Bahnwagen gesichert.

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 wenden Strassentransporteur, Kombi-Operateur und Bahnunternehmen einheitliche Sicherheitsregeln und -prozeduren an und erzielen dank dieser engen Zusammenarbeit eine hohe Sicherheit.

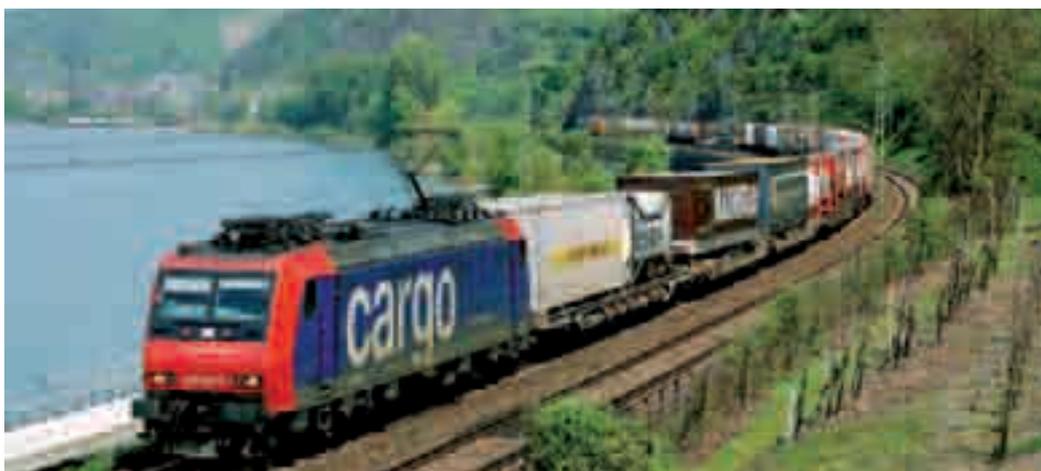
Hupac betreut dieses Verkehrssegment, welches rund 18% des gesamten Verkehrsvolumens beträgt, mit grosser Sorgfalt. Eine eigene Fachstelle, geleitet von einem Gefahrgut-Beauftragten, der nach der EU-Richtlinie 96/35 ernannt und ausgebildet wurde, setzt die einschlägigen Bestimmungen in allen Bereichen der Unternehmensgruppe um, berät die Kunden und schult die Mitarbeitenden.

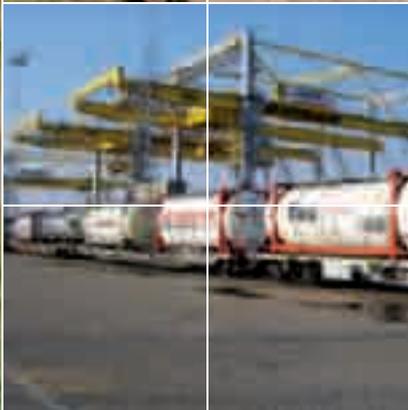
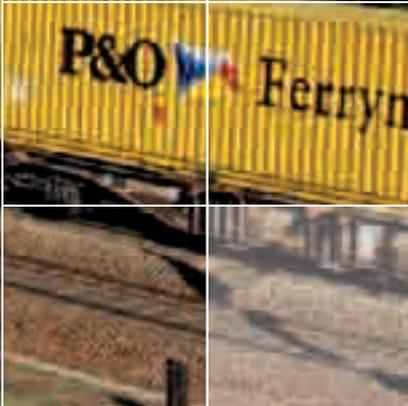
Im Berichtsjahr hat die italienische Behörde für Bahnsicherheit neue Normen für die Ein- und Ausfuhr von Gefahrgut erlassen. Alle Bahnunternehmen müssen eine Checkliste für die Kontrolle der Ladeeinheiten mit Gefahrgut ausfüllen. Diese neuen

Regeln sind jedoch nicht mit dem Ausland harmonisiert und verlangsamen dadurch den internationalen Schienengüterverkehr, zumal die Anwendung der Regeln nicht einheitlich gehandhabt wird.

Auch 2010 wurden die Mitarbeitenden an Kursen für den Umgang mit Gefahrgut geschult. Sehr wertvoll war wie immer der Beitrag unserer Kunden. Im Terminal Busto Arsizio-Gallarate fanden Übungen in Zusammenarbeit mit der Feuerwehr statt.

Das Gefahrgutmanagementsystem der Hupac sieht eine genaue Aufzeichnung und Beurteilung aller Unfälle und Vorkommnisse vor. Im Berichtsjahr ereigneten sich keine Unfälle mit Gefahrgut, bei denen Personen oder Sachen zu Schaden kamen. Seit Jahrzehnten ist der Bereich Gefahrgut der Hupac somit unfallfrei. Als Vorkommnisse gelten kleinere Unregelmässigkeiten, die zumeist von den Spezialisten der Transportunternehmen behoben werden können, wie beispielsweise undichte Behälter mit Geruchsentwicklung oder tropfenartigem Austritt von Flüssigkeit. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 38 Vorkommnisse in den Terminals und 27 auf dem Bahnnetz registriert. Die Unregelmässigkeiten pro Gefahrgut-Gesamtvolumen sanken erneut – ein positives Ergebnis der engen Zusammenarbeit aller Beteiligten.







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

Ende 2010 belief sich die Anzahl der Mitarbeitenden auf 401 (Vorjahr: 403) Personen. Davon entfielen 149 Personen auf die Hupac Intermodal in der Schweiz, in Dänemark und Polen, 218 Personen auf die Tochtergesellschaften Hupac SpA, Fidia SpA und Termini SpA in Italien und 34 Personen auf die übrigen Filialen in Deutschland, Holland und Belgien. Der Anteil der Frauen erhöhte sich von 13 auf 17%; der Anteil der Männer betrug 83%. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit erhöhte sich auf 9,1 Jahre.

Im Terminal Busto Arsizio-Gallarate konnte im April die Kurzarbeit beendet werden; im Terminal Singen wurde diese Massnahme im September rückgängig gemacht. Im Mutterhaus in Chiasso wurden etliche Arbeitsstellen durch den Aufbau des Bereichs Fleet Management neu geschaffen.

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. 2010 wurde die Ausbildung von drei Lehrlingen zum kaufmännischen Angestellten fortgesetzt.

Arbeitssicherheit und Gesundheit

Hupac sorgt für sichere, gesunde Arbeitsplätze in Erfüllung der geltenden nationalen und internationalen Bestimmungen. Geeignete Infrastrukturen und Arbeitsmittel sowie ständige Ausbildung und Unterweisung sorgen für ein hohes Niveau der Arbeitssicherheit. Im Berichtsjahr ereigneten sich 15 Arbeitsunfälle mit 184 Ausfalltagen. Die Anzahl der Arbeitsunfälle und der Arbeitsunfalltage je Mitarbeiter ist damit gegenüber dem Vorjahr konstant geblieben.

Hupac geht keine Kompromisse in Bezug auf die Sicherheit ein. Ein wichtiges Signal war in diesem Sinne ein Drogentest in Zusammenarbeit mit der lokalen Gesundheitsbehörde, dem sich im Berichtsjahr alle Mitarbeitende des Terminals Busto Arsizio unterzogen haben. Im laufenden Jahr soll der Drogentest wiederholt und ein Alkoholtest eingeführt werden.

Interne Kommunikation

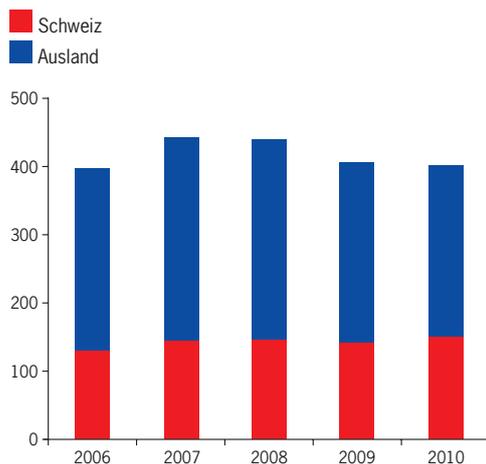
Im Berichtsjahr führte Hupac ihre dialogorientierte interne Kommunikation fort mit dem Ziel, alle Mitarbeitende konstant und aus erster Hand über den Markt, die Situation des Unternehmens und die ergriffenen Massnahmen zu orientieren. Im Jahresverlauf organisierte die Unternehmensspitze zahlreiche Treffen mit der Belegschaft; zudem wurde ein zweimonatlicher Newsletter für die Mitarbeitenden herausgegeben.

Mitarbeitendenzufriedenheit

Hupac nutzt das jährliche Mitarbeitendengespräch zur Ermittlung der Mitarbeitendenzufriedenheit und bedient sich hierzu eines Fragebogens, dessen Skala von 1 bis 100 reicht. Während 2010 der Mittelwert in der Zentrale erneut bei 85 lag, stieg er in der italienischen Tochtergesellschaft von 72 auf 77.

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 2010 wies Hupac im Segment des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz ein Transportvolumen von 434.000 Strassensendungen bzw. 8,1 Millionen Nettotonnen auf. Damit ist das Unternehmen ein wichtiger Akteur der Verkehrsverlagerung. In den kommenden Jahren will Hupac ihre starke Stellung unter Ausnutzung 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)

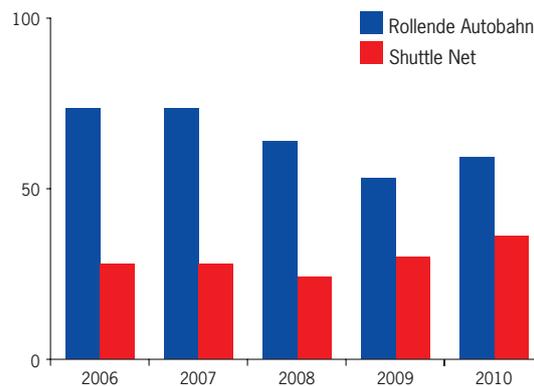
Die Vervollständigung des Terminals Busto Arsizio-Gallarate schreitet fort. Im Berichtsjahr wurden verschiedene Ausbaurbeiten durchgeführt. Auch für den Ende 2009 fertig gestellten HTA Hupac Terminal Antwerp hat der Bund eine Teilfinanzierung gewährt.

Einen erheblichen Teil der Fördermittel muss die Hupac Gruppe zurückbezahlen, was von 2010 bis 2040 einem Betrag von rund CHF 82,0 Mio. entspricht. Im selben Zeitraum sind Zinsen an den Bund in Höhe von rund CHF 7,5 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 hat der Bund die Betriebsbeiträge angehoben, um den Auswirkungen der Wirtschaftskrise entgegenzutreten. Aus diesem Grund ist der Ansatz sowohl bei der Rollenden Autobahn als auch im Shuttle Net 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-Belastung pro Jahr

Werte in 1000 CHF

Jahre	2010	2011-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2040	2010-2040 Total
Darlehensrückzahlungen	3.305	3.671 - 3.880	2.627	1.542 - 1.548	65	81.995
Zinsen	261	126 - 655	11 - 80			7.530
Total	3.566	3.797 - 4.458	2.639 - 2.707	1.542 - 1.548	65	89.525

Beziehungen zu Institutionen und Gemeinwesen

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

Hupac hat 2010 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.

Auch 2010 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 2010 und 2009

Beträge in 1 000 CHF	2010	2009
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	504 489	481 147
Andere Erlöse	93 896	64 229
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen	(481 444)	(447 411)
Bruttogewinn	116 941	97 965
Personalaufwand	(32 493)	(33 041)
Allgemeiner Aufwand	(11 085)	(10 285)
Aufwand für Abschreibungen und Rückstellungen	(48 819)	(43 928)
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	28	881
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	(1)	(20)
Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	24 571	11 572
Finanzertrag	372	335
Finanzaufwand	(3 227)	(3 656)
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	310	(1 249)
Währungsdifferenzen	(11 193)	(2 546)
Ordentliches Betriebsergebnis	10 833	4 456
Betriebsfremder Ertrag	161	380
Ausserordentlicher Ertrag	9 266	527
Ausserordentlicher Aufwand	(15 266)	(345)
Gewinn vor Steuern	4 994	5 018
Steuern	(2 718)	(2 195)
Jahresgewinn	2 276	2 823
Minderheitsanteile	929	(68)
Jahresgewinn der Gruppe	3 205	2 755

Bemerkungen zur konsolidierten Erfolgsrechnung 2010

Im Jahr 2010 erhöhten sich die *Erlöse aus Lieferungen und Leistungen* der Hupac Gruppe um 4,9% auf CHF 504,5 Mio. Die Position *Andere Erlöse* setzt sich aus CHF 87 Mio. Betriebsbeiträgen, davon knapp CHF 28 Mio. einmalig konjunkturbedingt sowie aus Beiträgen zum Einsatz von lärmarmem Rollmaterial und aus Beiträgen vom italienischen Staat zusammen. Die starke Erhöhung gegenüber dem Vorjahr ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass die ausserordentlichen Betriebsbeiträge als Ausgleich für die schwache Konjunktur im Berichtsjahr 2010 über zwölf Monate, im Vorjahr 2009 hingegen nur über 6 Monate ausbezahlt worden sind.

Die *Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen* sind gegenüber dem Vorjahr um 7,6% auf CHF 481,4 Mio. angestiegen. Der *Bruttogewinn* hat sich im Vergleich zum Jahr 2009 um 19,4% erhöht.

Der *Personalaufwand* hat sich gegenüber dem Vorjahr um gut CHF 0,5 Mio. leicht vermindert, während die Position *Allgemeiner Aufwand* sich gegenüber 2009 um CHF 0,8 Mio. erhöht hat.

Der *Aufwand für Abschreibungen und Rückstellungen* präsentiert sich im Berichtsjahr 2010 um CHF 4,9 Mio. höher als im Vorjahr (+11,1%).

Während sich der *Finanzertrag* in etwa gleich darstellt wie im Vorjahr, ist der *Finanzaufwand* um gut CHF 0,4 Mio. reduziert worden. Dies ist vornehmlich auf den Rückgang der Verschuldung bei den Banken zurückzuführen. Der *Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften* weist mit gut CHF 0,3 Mio. ein positives Resultat aus und hat sich gegenüber dem Vorjahr 2009 beträchtlich verbessert. In der Position *Währungsdifferenzen* sind knapp CHF 11,2 Mio. Währungsverluste der Hupac Gruppe aus Transaktionen enthalten. Dies entspricht einem Anstieg gegenüber dem Vorjahr von gut CHF 8,6 Mio.

Konsolidierte Bilanz per 31. Dezember 2010 und 2009

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2010	31.12.2009	Beträge in 1 000 CHF	31.12.2010	31.12.2009
AKTIVEN			PASSIVEN		
UMLAUFVERMÖGEN			FREMDKAPITAL		
			Kurzfristiges Fremdkapital		
			Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	18 500	9 579
			Schulden aus Lieferungen und Leistungen	45 080	44 626
			- gegenüber Dritten	34 169	35 562
			- gegenüber Aktionären	10 911	9 064
			Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	3 150	3 198
			Passive Rechnungsabgrenzungsposten	54 231	43 370
			Kurzfristige Rückstellungen	99	1 465
			Total kurzfristiges Fremdkapital	121 060	102 238
			Langfristiges Fremdkapital		
			Langfristige Verbindlichkeiten	162 087	194 201
			Langfristige Rückstellungen	56 015	57 398
			Latente Steuerschulden	2 858	2 013
			Total langfristiges Fremdkapital	220 960	253 612
			Total Fremdkapital	342 020	355 850
			Minderheitsanteile	213	1 342
			EIGENKAPITAL		
			Aktienkapital	20 000	20 000
			Reserven	58 596	54 142
			Umrechnungsdifferenzen	(8 887)	(2 499)
			Jahresgewinn der Gruppe	3 205	2 755
			Total Eigenkapital	72 914	74 398
			Total Passiven	415 147	431 590
Flüssige Mittel	48 845	29 484			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	56 499	59 792			
- gegenüber Dritten	48 908	51 299			
- gegenüber Aktionären	7 591	8 493			
Andere Forderungen	16 355	15 190			
Lager/Werkstattinventar	3 153	2 759			
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	26 591	23 987			
Total Umlaufvermögen	151 443	131 212			
ANLAGEVERMÖGEN					
Finanzanlagen	29 703	27 890			
- Beteiligungen	26 695	26 415			
- Kautionen und andere finanzielle Aktiven	2 678	984			
- Latente Steuerguthaben	330	491			
Sachanlagen	231 872	272 041			
- Anzahlungen für Sachanlagen	12 782	52 553			
- Technische Anlagen	22 670	13 346			
- Rollmaterial	89 512	105 563			
- Feste Anlagen auf Grundstücken Dritter	15 180	989			
- Terminals, Gebäude und Grundstücke	87 821	94 757			
- Andere Sachanlagen	3 907	4 833			
Immaterielle Anlagen	2 129	447			
Total Anlagevermögen	263 704	300 378			
Total Aktiven	415 147	431 590			

Die Position *Ausserordentlicher Ertrag* setzt sich zusammen aus Auflösungen für Rückstellungen, unter anderem für Währungsschwankungen. Dadurch konnten die Währungsverluste zumindest teilweise kompensiert werden.

In der Position *Ausserordentlicher Aufwand* von knapp CHF 15,3 Mio. sind vor allem Währungsver-

luste auf langfristige Darlehenspositionen in der Höhe von knapp CHF 14,9 Mio. enthalten.

Nach Abzug der Steuern und der Verrechnung der Minderheitsanteile weist die Hupac Gruppe im Jahr 2010 einen *Jahresgewinn* von gut CHF 3,2 Mio. aus (+ 16,3%).

Konsolidierte Geldflussrechnung 2010 und 2009

Beträge in 1 000 CHF	2010	2009
Konzernergebnis	3 205	2 755
Abschreibung Sachanlagen	41 720	41 011
Abschreibung immaterielle Anlagen	480	139
Veränderung Rückstellungen	2 625	120
Übrige nicht monetäre Transaktionen	14 430	(489)
Nettoergebnis aus Veräusserung von Sachanlagen	(26)	(860)
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	(310)	1 249
Minderheitsanteile	(929)	68
Veränderung des Inventars	(708)	(1 270)
Veränderung der kurzfristigen Guthaben	(3 139)	11 112
Veränderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten	21 977	(7 743)
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	79 325	46 092
Investition in Sachanlagen	(22 495)	(74 652)
Desinvestition von Sachanlagen	704	21 793
Investition in immaterielle Anlagen	(2 184)	(201)
Investition in Finanzanlagen	(2 828)	0
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	(26 803)	(53 060)
Veränderung der langfristigen Guthaben	(1 688)	1 013
Veränderung der langfristigen Verbindlichkeiten	(29 582)	11 775
Dividenden	(1 200)	(800)
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	(32 470)	11 988
Veränderung	20 052	5 020
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	29 484	24 378
Einfluss aus Fremdwährungsumrechnung	(691)	86
Flüssige Mittel am Ende der Periode	48 845	29 484

Anhang der Konsolidierten Jahresrechnung 2010

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 2010 enthält überdies eine zusätzliche Rückstellung für allgemeine Geschäftsrisiken von CHF 5,4 Mio.

Konsolidierungskreis

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

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

Konsolidierungsmethode

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

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

Voll- oder quotenkonsolidiert werden folgende Gesellschaften:

Gesellschaft		Aktien- bzw. Beteiligung in %		
		Gesellschaftskapital	31.12.2010	31.12.2009
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 Termini AG, Chiasso:				
- Termini 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 %	
		31.12.2010	31.12.2009
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
Crossrail AG	Muttenz (Schweiz)	25,00	0,00
RAIpin AG	Olten (Schweiz)	33,11	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.

Andere Erlöse

In dieser Position sind die staatlichen Finanzierungsbeiträge ausgewiesen.

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).

Umrechnungstabelle

	Bilanz		Erfolgsrechnung	
	31.12.2010	31.12.2009	2010	2009
CHF/EUR	1,2507	1,4844	1,3805	1,5101

Konzerneigenkapitalnachweis

Beträge in 1 000 CHF	Aktienkapital	Reserven	Umrechnungsdifferenzen	Total	Minderheitsanteile
Saldo am 1. Januar 2009	20 000	54 545	(2 427)	72 118	1 277
Umrechnungsdifferenzen			(24)	(24)	(3)
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte			(48)	(48)	
Anpassung Eigenkapital		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
Umrechnungsdifferenzen			(2 683)	(2 683)	(200)
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte			(3 705)	(3 705)	
Anpassung Eigenkapital		2 899		2 899	
Dividende Muttergesellschaft		(1 200)		(1 200)	
Konsolidierter Jahresgewinn 2010		3 205		3 205	(929)
Saldo am 31. Dezember 2010	20 000	61 801	(8 887)	72 914	213

Andere Angaben gemäss Gesetz

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2010	31.12.2009
1. Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter	8 167	7 420
2. Sicherstellungen von Aktiven für eigene Verpflichtungen	93 877	105 885
3. Nichtbilanzierte Leasingverbindlichkeiten	5	12
Der angegebene Betrag beinhaltet alle künftigen Verbindlichkeiten aus bestehenden Leasingverträgen einschliesslich Zinsen und Spesen.		
4. Brandversicherungswerte der Sachanlagen	130 382	135 968
5. Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	635	674

Änderung der Gliederung der Erfolgsrechnung

Ab dem Berichtsjahr 2010 werden aus Gründen einer besseren Information die staatlichen Beiträge separat in der Position "Andere Erlöse" ausgewiesen und entsprechend die Gestehungskosten brutto dargestellt. Die Vorjahrzahlen wurden angepasst.

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 2010

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 2010 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 2010 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, 15. April 2011

Jahresrechnung Hupac AG

Erfolgsrechnung 2010 und 2009

Beträge in 1 000 CHF	2010	2009
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	75 618	61 593
Andere Erlöse	3 149	497
Gestehungskosten	(26 738)	(19 192)
Bruttogewinn	52 029	42 898
Allgemeiner Aufwand	(1 626)	(1 271)
Abschreibungen Sachanlagen	(32 511)	(33 209)
Abschreibungen immaterielle Anlagen	(376)	(54)
Rückstellungen und Wertberichtigungen	(5 460)	0
Dividendenertrag	22	23
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	27	612
Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	12 105	8 999
Finanzertrag	1 250	841
Finanzaufwand	(2 518)	(2 847)
Währungsdifferenzen	(1 090)	(722)
Auflösung Rückstellungen Währungsverluste	1 090	0
Ordentliches Betriebsergebnis	10 837	6 271
Ausserordentlicher Ertrag	2 140	99
Ausserordentlicher Aufwand	(5 880)	0
Jahresgewinn vor Steuern	7 097	6 370
Steuern	(1 617)	(1 470)
Jahresgewinn	5 480	4 900

Bemerkungen zur Erfolgsrechnung

Die Position *Erlöse aus Lieferungen und Leistungen* ist gegenüber dem Vorjahr um 22,8% auf gut CHF 75,6 Mio. angestiegen. Der überwiegende Teil setzt sich aus Mieterslösen aus der Vermietung von Sachanlagen zusammen. In der Position *Andere Erlöse* bilden wir neu die staatlichen Finanzierungshilfen ab. Bei den rund CHF 3,1 Mio. handelt es sich um Beiträge für die Lärmsanierung des Rollmaterials. Diese sind im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr beträchtlich angestiegen.

Die *Gestehungskosten* werden neu brutto ausgewiesen und betragen für das Jahr 2010 gut CHF 26,7 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Erhöhung von 39,3% entspricht. Die Unterhaltskosten für das Rollmaterial machen in dieser Position den Hauptteil aus. Der *Bruttogewinn* ist gegenüber 2009 um 21,3% auf gut CHF 52 Mio. angestiegen.

Die Position *Allgemeiner Aufwand* ist im Berichtsjahr 2010 durch höheren Beratungsaufwand sowie die Einweihungsfeier des Terminals in Antwerpen gegenüber dem Vorjahr um 27,9% auf gut CHF 1,6 Mio. angestiegen. Die *Abschreibungen Sachanlagen* haben sich im Jahr 2010 gegenüber dem Vorjahr um knapp CHF 0,7 Mio. verringert.

Mit den *Rückstellungen und Wertberichtigungen* in der Höhe von CHF 5,46 Mio. wird der Rollmaterial-

unterhalt auf das Niveau eines Durchschnittsjahres angehoben.

Während der *Finanzertrag*, insbesondere Zinsen für Darlehen an Konzerngesellschaften, sich gegenüber dem Vorjahr um gut CHF 0,4 Mio. erhöht hat, ist der *Finanzaufwand* um 11,6% auf rund CHF 2,5 Mio. zurückgegangen. Die *Währungsverluste* von CHF 1,09 Mio. aus Transaktionen sind in gleicher Höhe durch *Auflösung Rückstellungen Währungsverluste* kompensiert worden, was zu einem *Ordentlichen Betriebsergebnis* von CHF 10,837 Mio. führt.

Fast der gesamte Betrag der Position *Ausserordentlicher Ertrag* in Höhe von CHF 2,14 Mio. weist eine Auflösung von Rückstellungen für Währungsverluste aus, welche teilweise die in der Position *Ausserordentlicher Aufwand* beinhalteten knapp CHF 5,7 Mio. Währungsverluste aus Darlehen kompensiert.

Nach Abzug der *Steuern* in Höhe von gut CHF 1,6 Mio. weist die Hupac AG für das Berichtsjahr 2010 einen *Jahresgewinn* von CHF 5,48 Mio. aus, was gegenüber 2009 einer Steigerung von 11,8% entspricht.

Der nach der vereinfachten Methode - Jahresgewinn plus Abschreibungen und Veränderungen der Rückstellungen - berechnete *Cash Flow* beläuft sich im Jahr 2010 auf gut CHF 40,6 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Erhöhung von 6,4% gleichkommt.

Bilanz per 31. Dezember 2010 und 2009

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2010	31.12.2009
AKTIVEN		
UMLAUFVERMÖGEN		
Flüssige Mittel	12 659	2 968
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	13 089	14 469
- gegenüber Dritten	3 036	2 185
- gegenüber Konzerngesellschaften	10 257	12 390
- gegenüber Aktionären	12	12
- Delkredere	(216)	(118)
Andere Forderungen	1 608	948
- gegenüber Dritten	1 608	948
Lager	1 320	974
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	1 757	729
Total Umlaufvermögen	30 433	20 088
ANLAGEVERMÖGEN		
Finanzanlagen	76 240	68 129
- Beteiligungen	40 537	37 710
- Darlehen Dritte	2 195	430
- Darlehen Konzerngesellschaften	33 504	29 985
- Übrige Finanzanlagen	4	4
Sachanlagen	86 791	105 982
Immaterielle Anlagen	1 826	181
Total Anlagevermögen	164 857	174 292
Total Aktiven	195 290	194 380

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2010	31.12.2009
PASSIVEN		
FREMDKAPITAL		
Kurzfristiges Fremdkapital		
Schulden aus Lieferungen und Leistungen	4 394	3 768
- gegenüber Dritten	2 021	366
- gegenüber Konzerngesellschaften	414	307
- gegenüber Aktionären	1 959	3 095
Kurzfristige Darlehen	18 500	9 579
- von Dritten	18 500	9 579
- von Aktionären	0	0
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	519	60
- gegenüber Dritten	519	60
Passive Rechnungsabgrenzungsposten und kurzfristige Rückstellungen	15 460	10 478
Total kurzfristiges Fremdkapital	38 873	23 885
Langfristiges Fremdkapital		
Langfristige Verbindlichkeiten	47 000	65 500
- gegenüber Dritten	47 000	65 500
- gegenüber Aktionären	0	0
Langfristige Rückstellungen	37 212	37 070
Total langfristiges Fremdkapital	84 212	102 570
Total Fremdkapital	123 085	126 455
EIGENKAPITAL		
Aktienkapital	20 000	20 000
Allgemeine Reserve	4 842	4 822
Statutarische Reserven	41 600	38 000
Bilanzgewinn	5 763	5 103
- Gewinnvortrag	283	203
- Jahresgewinn	5 480	4 900
Total Eigenkapital	72 205	67 925
Total Passiven	195 290	194 380

Bemerkungen zur Bilanz

Die Bilanzsumme der Hupac AG hat sich gegenüber dem Vorjahr nur ganz leicht auf knapp CHF 195,3 Mio. erhöht. Während das *Umlaufvermögen* um gut CHF 10,3 Mio. angestiegen ist, hat sich das *Anlagevermögen* um rund CHF 9,4 Mio. verringert. Den Hauptteil der Erhöhung der Finanzanlagen bildet die Position *Darlehen Konzerngesellschaften*, wobei es sich vornehmlich um die Finanzierung der Hupac Intermodal BVBA im Rahmen des Baus des neuen Terminals Antwerpen handelt.

Auf der Passivseite hat sich das *Total Fremdkapital* gegenüber dem Vorjahr um knapp CHF 3,4 Mio. verringert.

Die Hupac AG verfügt per Ende 2010 über ein *Eigenkapital* von gut CHF 72,2 Mio., was einer Eigenkapitalquote von 37% (Vorjahr 34,9%) entspricht.

Anhang der Jahresrechnung 2010

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	31.12.2010	31.12.2009
2.1 Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter	38 157	45 004
2.2 Brandversicherungswerte der Sachanlagen	45 771	51 086
2.3 Wesentliche Beteiligungen		

Gesellschaft	Gesellschaftszweck	Grundkapital in 1 000	Kapitalanteil in %	
			31.12.2010	31.12.2009
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
Crossrail AG, Muttentz	Bahnbetrieb	CHF 24 723	25,00	0,00
RAlpin AG, Olten	Verkehrsbetrieb, Terminalbetrieb	CHF 4 530	33,11	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.

2.5 Änderung der Gliederung der Erfolgsrechnung

Ab dem Berichtsjahr 2010 werden aus Gründen einer besseren Information die staatlichen Beiträge separat in der Position "Andere Erlöse" ausgewiesen und entsprechend die Gesteuerungskosten brutto dargestellt. Die Vorjahreszahlen wurden angepasst.

3. Fortschreibung des Eigenkapitals

Beträge in 1 000 CHF	Aktien- kapital	Allgemeine Reserve	Statutarische Reserven	Bilanz- gewinn	Total
Saldo am 1. Januar 2009	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
Dividende				(1 200)	(1 200)
Zuweisung an Allgemeine Reserve		20		(20)	
Zuweisung an Statutarische Reserven			3 600	(3 600)	
Jahresgewinn				5 480	5 480
Saldo am 31. Dezember 2010	20 000	4 842	41 600	5 763	72 205

Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns

Beträge in CHF	2010
Gewinnvortrag	282 779
Jahresgewinn	5 480 404
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	5 763 183
Antrag des Verwaltungsrates:	
- Dividende	1 600 000
- Zuweisung an Allgemeine Reserve	60 000
- Zuweisung an Statutarische Reserven	3 900 000
- Vortrag auf neue Rechnung	203 183
	5 763 183

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung zur Jahresrechnung 2010

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 2010 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 2010 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, 15. April 2011

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

