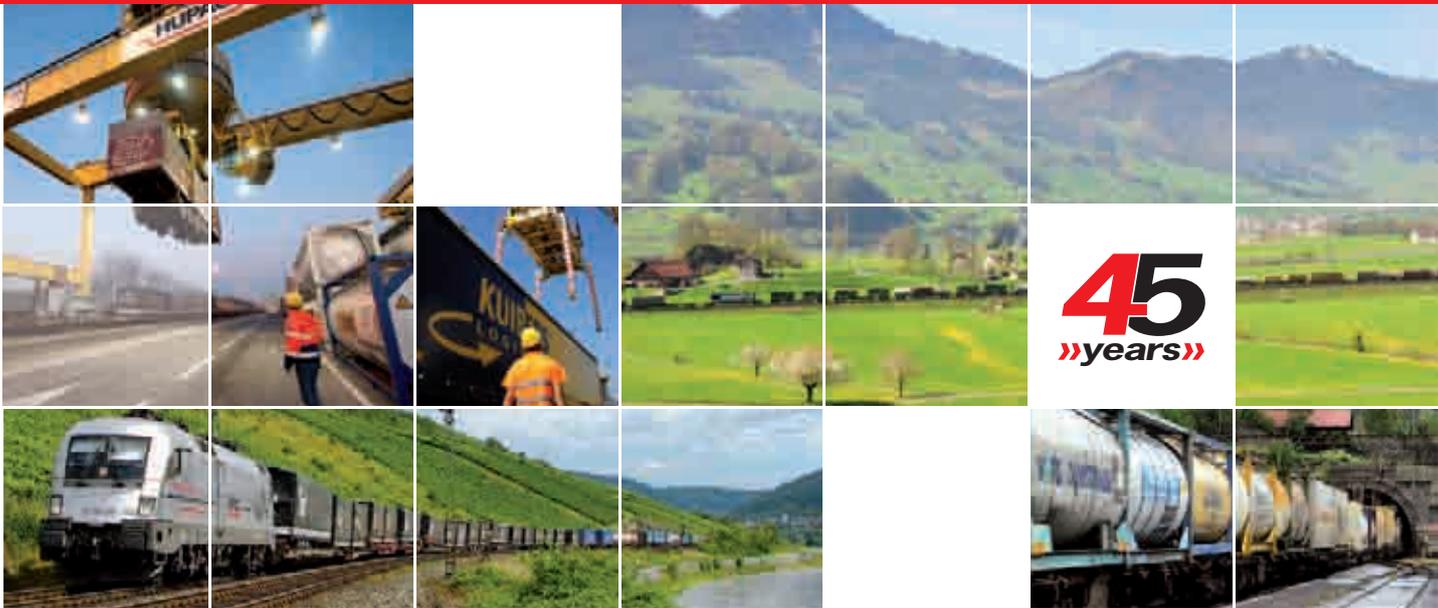
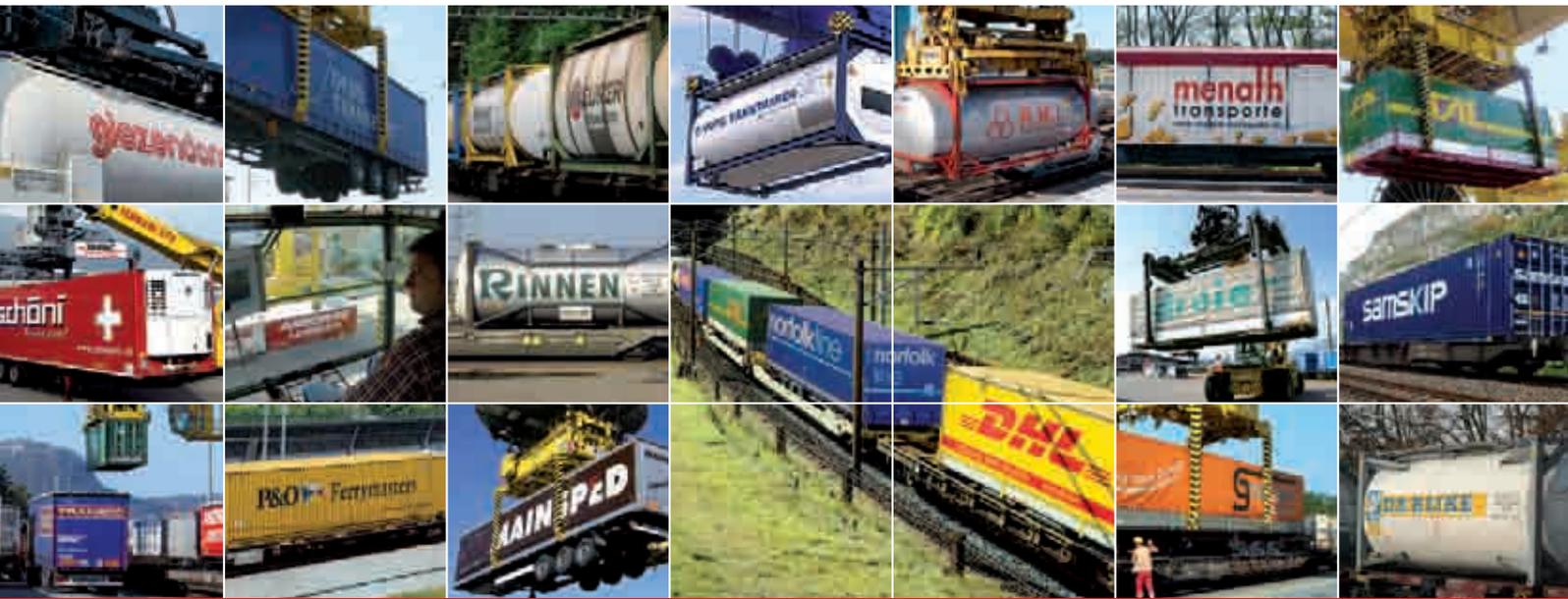


Geschäftsbericht 2011





## Profil der Hupac Gruppe

# Hupac in Stichworten

## Profil

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.

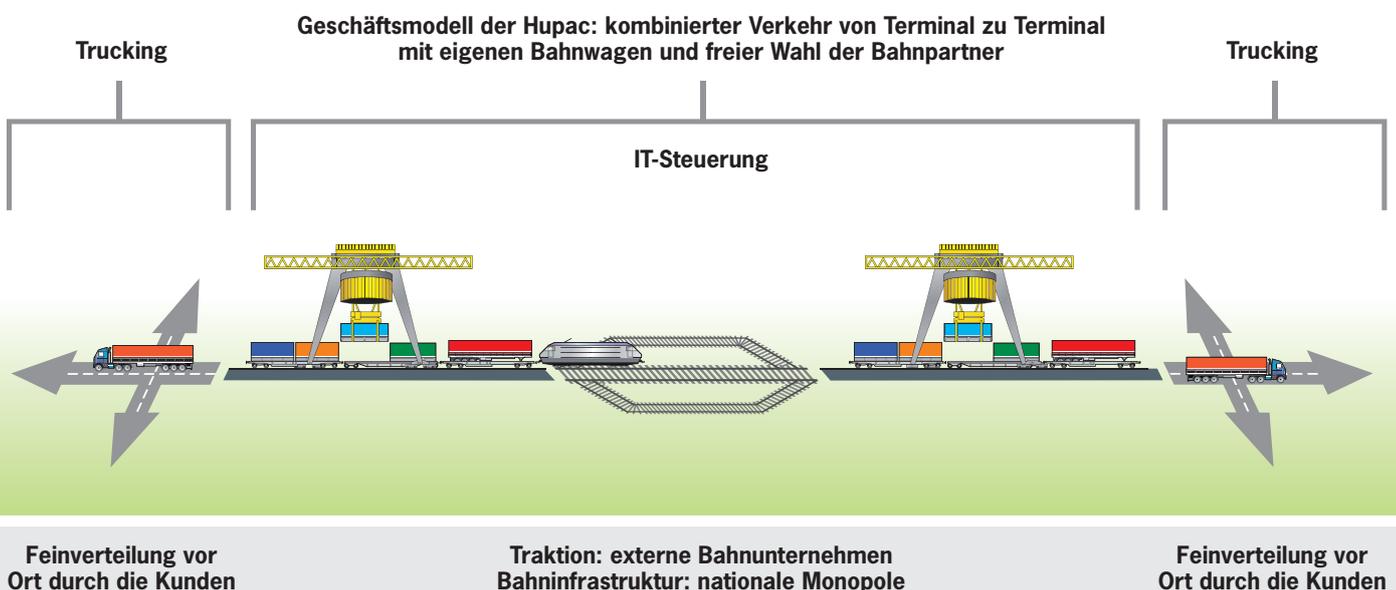
Das Netzwerk der Hupac zählt 100 Züge täglich zwischen den grossen europäischen Wirtschaftsräumen. Im Jahr 2011 betrug das Verkehrsvolumen 724.000 Strassensendungen. Die Hupac Gruppe beschäftigt rund 410 Mitarbeiter in elf Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, in Deutschland, Italien, den Niederlanden, Belgien, Dänemark, Polen und Russland.

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.

## Geschäftsmodell

Hupac verfügt über rund 5.900 Wagenmodule und bündelt als neutraler, unabhängiger Kombi-Operateur 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 setzt sich für offene Bahnmärkte ein und bietet ihre Kombiverkehrsleistungen allen Transportunternehmen an.

## Wertschöpfungskette des kombinierten Verkehrs

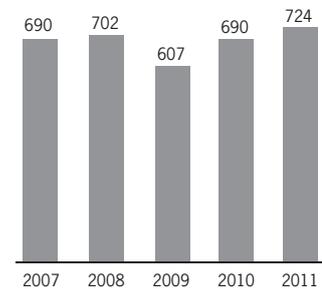


# Facts & Figures

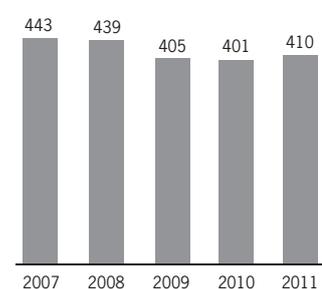
Gründungsjahr	1967
Aktienkapital	CHF 20 Mio.
Aktionäre	ca. 100
Kapitalstruktur	72% Logistik- und Transportunternehmen 28% Bahnen
Hauptsitz	Chiasso
Operative Standorte/ Vertretungen	Basel, Busto Arsizio, Oleggio, Singen, Köln, Duisburg, Rotterdam, Antwerpen, Taulov, Warschau, Moskau
Positionierung	Unabhängiger Operateur des kombinierten Verkehrs
Verkehrsangebot	Shuttle Net: europaweites Netzwerk für den kombinierten Verkehr mit Schwerpunkt Alpen transit und ergänzenden Angeboten auf der Ost-West-Achse (Spanien, Osteuropa, Russland, Far East)
Kunden	Transport- und Logistikunternehmen
Verkehrsvolumen	723.894 Strassensendungen
Mitarbeitende	410
Rollmaterial	5.874 Wagenmodule 13 Strecken- und/oder Manöverlokomotiven
Terminalbetrieb	Busto Arsizio-Gallarate, Desio, 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	Qualitätsmanagementsystem gemäss ISO 9001:2008 Umweltmanagementsystem gemäss ISO 14001:2004 ECM - Entity in Charge of Maintenance
Finanzdaten	Jahresumsatz CHF 493,1 Mio. (EUR 399,7 Mio.) Jahresgewinn CHF 2,7 Mio. (EUR 2,2 Mio.) Cash flow CHF 47,5 Mio. (EUR 38,5 Mio.)
Stand: 31.12.2011	

## Verkehrsvolumen

Strassensendungen in 1000

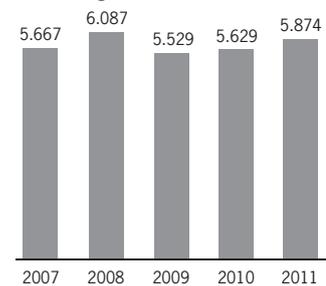


## Mitarbeitende

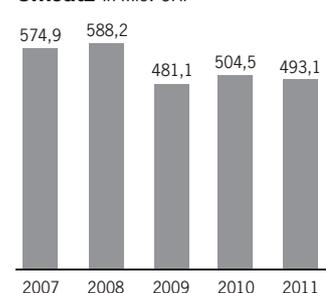


## Rollmaterial

Anzahl Wagenmodule



## Umsatz in Mio. CHF



# Geschäftsbericht 2011



## Einleitung

Vorwort	2
Kombinierter Verkehr – System mit Zukunft	4

## Die Hupac Gruppe

Vision und Leitbild	7
Corporate Governance	9
Das Jahr 2011 im Überblick	10
Die Nachhaltigkeitsstrategie der Hupac im Gütertransport	12
Zertifizierungen	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	23
Lieferanten	23
Entwicklung der Beteiligungen	24

## Die Umweltverantwortung der Hupac

Umweltleistungen	27
Gefahrguttransporte	28

## Die gesellschaftliche Verantwortung der Hupac

Mitarbeitende	30
Verlagerungspolitik	31
Beziehungen zu Institutionen und Gemeinwesen	32

## Jahresrechnungen

Konsolidierte Jahresrechnung	34
Jahresrechnung der Hupac AG	40

# Kurs auf 1 Million Strassensendungen



Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freunde des Unternehmens

Im Mai 2011 hat der Verwaltungsrat die Strategie der Hupac für den Zeitraum von 2011 bis 2015 verabschiedet. In ihren Grundzügen bleibt die Strategie der Hupac unverändert. Sie bestätigt die Aufstellung des Unternehmens als neutraler Netzanbieter im intermodalen Verkehr Europas. Der nachfrageorientierte Ausbau des Netzwerks, die enge Zusammenarbeit mit den Bahnpartnern im liberalisierten Marktumfeld und die Unabhängigkeit durch Investitionen in eigene Ressourcen wie Rollmaterial, Terminals und IT-Lösungen sind und bleiben die Schlüsselfaktoren für den Erfolg der Hupac.

Für die kommenden Jahre sehen wir weiterhin Chancen für den kombinierten Verkehr als umweltfreundliches, energieeffizientes Transportsystem. Das Ziel der Hupac ist ein nachhaltiges Mengenwachstum von 8-10% jährlich, um 2015 ein Transportvolumen von einer Million Strassensendungen bei einem angemessenen Betriebsergebnis zu erreichen. Dadurch werden 1,2 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> gegenüber dem reinen Strassenverkehr eingespart – ein massgeblicher Beitrag zu den Klimazielen der Politik.

Doch helfen Strategien in Zeiten wirtschaftlicher Unsicherheit? Ja, sie helfen. Auch wenn es 2011 nicht gelungen ist, das angestrebte Volumenwachstum wegen der schwachen Konjunktur im zweiten Halbjahr zu erreichen, so weist eine allseits verstandene und getragene Strategie dem Unternehmen den Weg – auch und gerade in schwierigen Zeiten.

So legte Hupac zur Umsetzung der Strategie ein Investitionsprogramm von über CHF 300 Millionen für Rollmaterial, Terminals, Informatik und Marktentwicklung auf. Damit schaffen wir Schritt für Schritt die Voraussetzungen für das künftige Wachstum.

Erste Massnahmen konnten 2011 bereits auf den Weg gebracht werden:

- ▶ Im Januar vollzog Hupac die Beteiligung an dem KV- und Ganzzugscarrier SBB Cargo International – ein in Europa einmaliges Modell einer

Beteiligung eines privaten Operateurs an einer staatlichen Güterbahn mit der Herausforderung, innerhalb überschaubarer Zeit ein positives Ergebnis zu erwirtschaften.

- ▶ Im Juli wurde in Moskau das Tochterunternehmen Intermodal Express zur Entwicklung des Zukunftsmarkts Russland gegründet.
- ▶ Im September fiel der Startschuss für den Bau einer Radsatzaufbereitungsanlage am Standort Busto Arsizio mit dem Ziel, die Kapazitätsengpässe bei der Rollmaterialwartung schnellstmöglich zu überwinden.
- ▶ Und schliesslich konnte Hupac die Zusammenarbeit mit dem italienischen Kombi-Operateur Cemat intensivieren. Im Fokus stehen die Entwicklung neuer Geschäftsfelder im Osten sowie eine gemeinsame Strategie für zukünftige neue Terminals in Norditalien, zum Beispiel in Piacenza und Brescia.

Als Systemintegrator zwischen Strasse und Schiene ist der kombinierte Verkehr jedoch in hohem Mass von den wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen abhängig. Je wettbewerbsfähiger der Strassengüterverkehr wird, desto anspruchsvoller erscheint die Steuerung der Schiene unter den Aspekten Infrastruktur und Betrieb. Die Verzettelung in der ETCS-Frage ist Gift für den Schienengüterverkehr. Und die überaus hohen Defizite mehrerer staatlich kontrollierter Güterbahnen zeigen auf, dass dringend neue Strategien in Bezug auf Produktionsprozesse und Markt erforderlich sind.

Trotz Wechselkurskrise und Konjunkturrückgang im Herbst kann Hupac auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2011 zurückblicken. Ich danke Ihnen im Namen des Verwaltungsrats für Ihr Vertrauen und freue mich auf den weiteren Weg mit Ihnen.

Dr. Hans-Jörg Bertschi  
Präsident des Verwaltungsrats

Chiasso, im April 2012

# In Wettbewerbsfähigkeit investieren



Liebe Aktionäre, Kunden, Partner, Mitarbeitende

Ende 2011 wurde der dreistöckige Erweiterungsbau unserer Firmenzentrale in Chiasso fertig gestellt. Das neue Gebäude ist direkt mit dem historischen Sitz der Hupac verbunden. In hellen, freundlichen Büroräumen gibt es viel Platz für neue Arbeitsplätze. Hier kann und will Hupac weiter wachsen.

Die Chancen stehen gut. Allen Prognosen zufolge wird der weltweite Gütertausch weiter zunehmen. Transport und Logistik gelten als Wachstumsbranchen. Doch wird die Schiene ihre Rolle behaupten und ausbauen können? Viel hängt davon ab, ob und wie die Staaten in ihre Schienengüterverkehrsinfrastrukturen investieren.

Der kombinierte Verkehr ist erfolgreich und profitabel, wenn lange Züge auf langen Strecken mit geringen Neigungen zu vernünftigen Transitzeiten verkehren und die gängigen hochvolumigen Ladeeinheiten transportieren dürfen. Die konkreten Parameter wurden bereits 1991 in dem "Europäischen Übereinkommen über wichtige Linien des Kombinierten Verkehrs" festgehalten. Sie lauten 750 Meter Zuglänge, 4-Meter-Profil und maximale Neigung von 12‰.

Doch wenn 2016 der Gotthard-Basistunnel und 2018 der Ceneri-Basistunnel in Betrieb gehen, müssen die Kombiverkehrszüge auf dem Nord-Süd-Korridor via Schweiz weiterhin unter suboptimalen Bedingungen verkehren. Die Zulaufstrecken weisen wesentlich niedrigere Parameter auf: 550 Meter Zuglänge, 3,80-Meter-Profil und eine Neigung von 21‰ auf der Strecke via Chiasso, was den Einsatz von zwei Lokomotiven für einen 1800-Tonnen-Zug erfordert.

Die NEAT wurde gebaut, um einen leistungsfähigen Güterverkehrskorridor für die Verkehrsverlagerung herzustellen. Der damals geäußerte Volkswille sollte auch heute noch respektiert werden. Dazu braucht es eine pragmatische, stufenweise Anpassung der Zulaufstrecken, damit die Vorteile der Flachbahn bereits zum Zeitpunkt der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels genutzt werden können.

Auf der Südseite der Alpen sollte die erste Priorität auf der Luino-Strecke liegen, denn dieser Ast bedient die bestehenden Terminals im Raum Busto Arsizio/

Novara und bewältigt 80% des Kombiverkehrs via Gotthard. Zudem handelt es sich um die einzige echte Flachbahn mit einer Neigung von nur 12‰. Parallel dazu muss der KV-Korridor via Chiasso in Angriff genommen werden. Dies erfordert den Bau einer Güterverkehrsstrecke zwischen Seregno und Bergamo und von Umschlagterminals östlich von Mailand. Für die Umsetzung dieses Vorhabens müssen einige Jahrzehnte veranschlagt werden.

Von einer höheren Produktivität und einer verbesserten Marktfähigkeit des Schienengüterverkehrs profitieren alle: die Bahnbranche, die europäische Logistik, die Verkehrsverlagerung – und nicht zuletzt die Staatskassen. Denn wettbewerbsfähige Produktionsbedingungen sind der sicherste Weg, um die Subventionen im alpenquerenden kombinierten Verkehr abbauen zu können. In allen europäischen Ländern, welche leistungsfähige Güterverkehrskorridore aufweisen, fährt der kombinierte Verkehr ohne Subventionen. Je früher wir auf wettbewerbsfähige Infrastrukturen bei international vergleichbaren Trassenpreisen zählen und auf die Betriebsbeiträge verzichten können, desto besser.

Bis zu diesem Zeitpunkt verstärken wir unser Engagement, die Leistungsfähigkeit des kombinierten Verkehrs unter den gegebenen Rahmenbedingungen zu verbessern. Im Berichtsjahr wurde die Rollmaterialverfügbarkeit durch eine Rückrufaktion der SBB stark in Mitleidenschaft gezogen, was sich sowohl operativ als auch wirtschaftlich beträchtlich auf die Ergebnisse ausgewirkt hat. Gegen Jahresende wurden die gravierenden Engpässe bei der Rollmaterialwartung leicht entschärft.

Mehr dazu lesen Sie auf den folgenden Seiten unseres Geschäftsberichts. Im Namen der Geschäftsleitung danke ich Ihnen als unseren Aktionären, Kunden, Partnern und Mitarbeitenden für die gute Zusammenarbeit.

Bernhard Kunz  
Direktor

Chiasso, im April 2012

# 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 Alpentransit 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
- ▶ Europäische 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 Alpentransit 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 güterverkehrseigneter 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 CO<sub>2</sub>-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 Alpen transit 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 Mitarbeitende

Unsere wichtigsten Ressourcen sind die Mitarbeitenden. 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

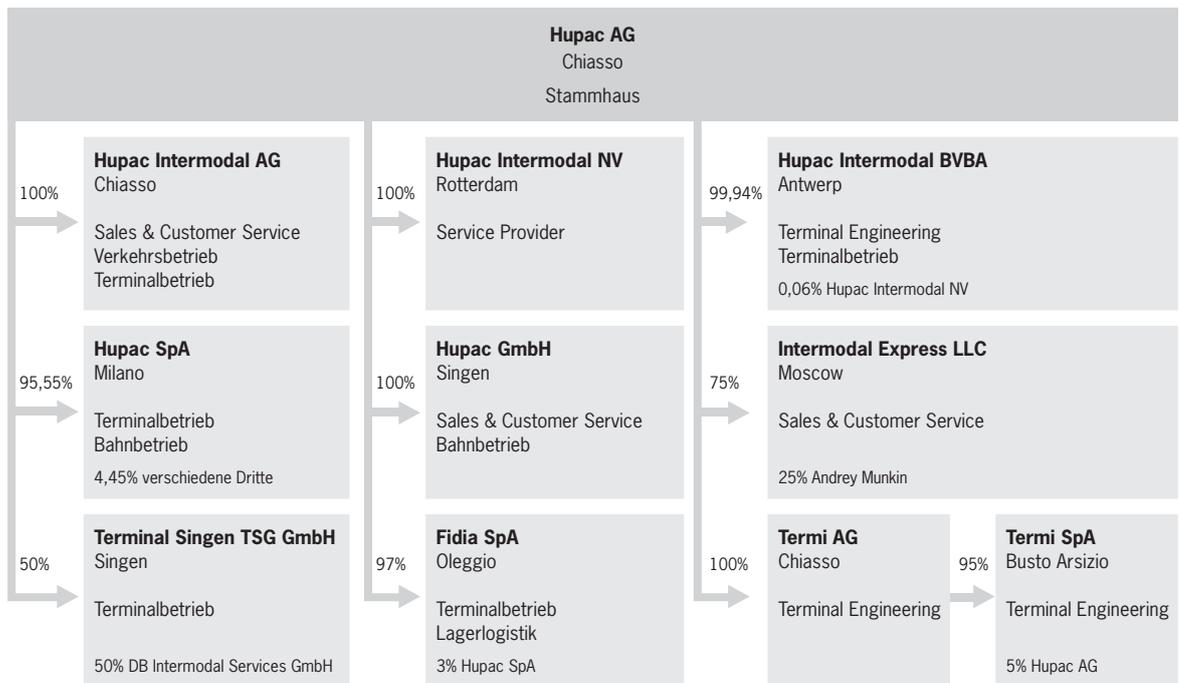
Im Bahnbereich arbeiten wir mit unseren Partnern nach dem Prinzip der "durchgehenden Traktionsverantwortung" zusammen. Wir unterstützen die Bahnliberalisierung und setzen auf eine enge, synergische Zusammenarbeit mit einer Vielzahl von Bahnpartnern.

### 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 Mitarbeitenden 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	54	Präsident seit 1993	Schweizer	1987	2013
Dr. Thomas Baumgartner	57	Mitglied	Italiener	1990	2013
Thomas Hoyer	61	Mitglied	Deutscher	1988	2013
Ing. Nicolas Perrin	52	Mitglied	Schweizer	2008	2013
Nils Planzer	40	Mitglied	Schweizer	2008	2013
Peter Hafner	55	Sekretär	Schweizer	1999	2013

### Geschäftsleitung der Hupac Gruppe und operative Führung der Tochtergesellschaften

<b>Hupac AG</b>		Bernhard Kunz Peter Hafner Peter Howald Leonardo Fogu Piero Solcà Aldo Croci Giorgio Pennacchi	Direktor Stv. Direktor und Finance & Administration Sales & Operations Fleet Management Logistics & Infrastructures Information Technology Engineering
<b>Hupac Intermodal AG</b>		Bernhard Kunz Peter Howald	Direktor Stv. Direktor
<b>Hupac Intermodal NV</b>		Mark Jansen	Betriebsleiter
<b>Hupac Intermodal BVBA</b>		Dirk Fleerackers	Betriebsleiter
<b>Hupac SpA</b>		Francesco Crivelli Sergio Crespi	Delegierter VR Direktor
<b>Hupac GmbH</b>		Sascha Altenau	Direktor
<b>Intermodal Express LLC</b>		Andrey Munkin	Direktor
<b>Terminal Singen TSG GmbH</b>		Sascha Altenau Frank Rosenmüller	Direktor Direktor
<b>Fidia SpA</b>		Francesco Crivelli	Delegierter VR
<b>Termi AG</b>		Peter Hafner	Direktor
<b>Termi SpA</b>		Peter Hafner Francesco Crivelli	Präsident Delegierter VR

Stand 31.12.2011

## Struktur der Hupac Gruppe

Ende 2011 bestand die Hupac Gruppe aus elf Unternehmen mit Sitz in der Schweiz, in Deutschland, Italien, den Niederlanden, Belgien und Russland. Jedes dieser Unternehmen trägt mit den Lösungen, die es in seinem spezifischen Tätigkeitsbereich entwickelt, zur Schlagkraft der Gruppe als Ganzes bei.

Im Juli 2011 ist die jüngste Tochtergesellschaft der Hupac Gruppe in Moskau unter dem Namen Intermodal Express LLC registriert worden. Die Hupac AG ist mit 75% an der Gesellschaft beteiligt. Die restlichen 25% werden vom Geschäftsführer des Unternehmens, Andrey Munkin, gehalten. Gesellschaftszweck ist die kommerzielle und operative Betreuung der Verkehre in Russland und eine noch effizientere Kooperation mit unserem Partner Russkaya Troyka vor Ort. Die Niederlassung wurde im Oktober in Moskau eröffnet.

## 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 Termi AG entspricht derjenigen der Hupac AG. Bei den anderen Gesellschaften der Hupac Gruppe werden die Verwaltungsräte mehrheitlich von Mitgliedern der Geschäftsleitung des Mutterhauses gestellt.

## Kapitalstruktur

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

## Wesentliche Minderheitsbeteiligungen

Neben den Beteiligungen an den Firmen der Unternehmensgruppe unterhält die Hupac AG wesentliche Minderheitsbeteiligungen an verschiedenen Unternehmen im Tätigkeitsumfeld des kombinierten Verkehrs. Ende 2011 waren dies die Kombi-Operateure Cemac und RALpin, die Terminalgesellschaft Combinant, der Datenverarbeitungsdienstleister Cesar Information Services sowie die Bahnverkehrsunternehmen Crossrail und SBB Cargo International. An letzterem konnte die Beteiligung im Januar 2011 vollzogen werden.

Kleinere Beteiligungen unterhält Hupac bei den Terminalgesellschaften KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen und DIT Duisburg Intermodal Terminal.

## 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.

Die grössten operativen 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.

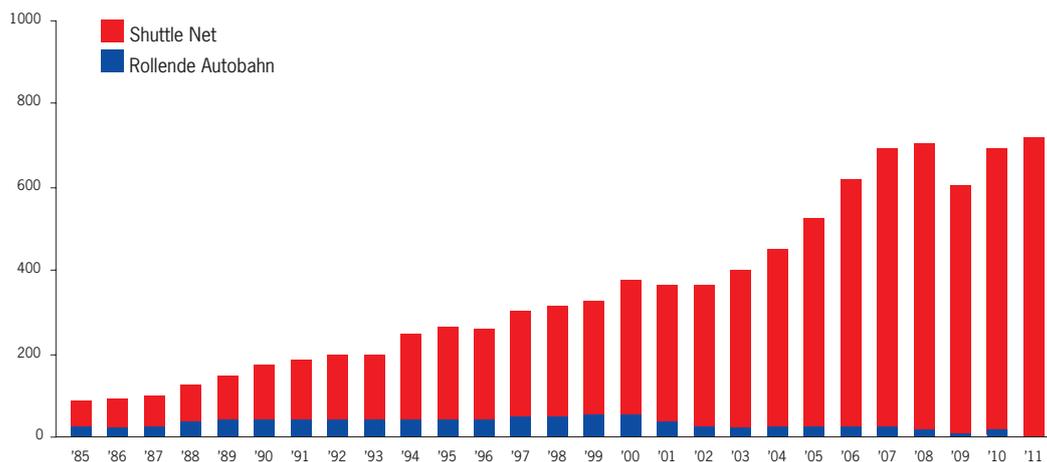
Im Berichtsjahr wurden u.a. die gestiegenen Risiken der Hupac AG als Wagenhalter untersucht und durch eine Reihe von Massnahmen abgedeckt.

# Das Jahr 2011 im Überblick

<b>Januar</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Vollzug der Beteiligung der Hupac AG mit 25% an der SBB Cargo International AG</li><li>▶ Übertragung des Betriebs der Rola-Verbindung Basel ⇌ Lugano an die Beteiligungsgesellschaft RALpin</li><li>▶ Integration der Verbindung Rotterdam ⇌ Basel/Niederglatt mit neun wöchentlichen Abfahrten in das Shuttle Net</li></ul>
<b>Mai</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Verabschiedung der Strategie 2011-2015 durch den Verwaltungsrat. Ziel ist ein nachhaltiges Mengenwachstum von 8-10% jährlich, um 2015 ein Transportvolumen von einer Million Strassensendungen bei einem angemessenen Betriebsergebnis zu erreichen</li><li>▶ Vorstellung des neu entwickelten Multitaschenwagens anlässlich der Generalversammlung in Lugano</li></ul>
<b>Juli</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Gründung der Tochtergesellschaft Intermodal Express LLC in Moskau</li><li>▶ Aufnahme der Bauarbeiten zur Erstellung des sechsten Gleises der Bereitstellungsgleisgruppe im Terminal Busto Arsizio-Gallarate</li></ul>
<b>August</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Inbetriebnahme eines neuen Pneukrans im Terminal Aarau</li></ul>
<b>September</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Aufnahme der Bauarbeiten der Radsatzaufbereitungsanlage in Busto Arsizio</li></ul>
<b>Oktober</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Eröffnung der Niederlassung Intermodal Express in Moskau</li><li>▶ Rezertifizierung des Wageninstandhaltungs-Managements gemäss ECM-Anforderungen</li></ul>
<b>November</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Fertigstellung der erweiterten Firmenzentrale in Chiasso</li></ul>
<b>Dezember</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Kooperation mit Intercontainer Scandinavia AB mit dem Ziel, ein intermodales Netzwerk im One-stop-shop zwischen Schweden und Italien zu betreiben</li><li>▶ Einführung einer neuen Verbindung Antwerpen ⇌ Barcelona Morrot</li><li>▶ Fertigstellung und Bezug des neuen Check-in-Gebäudes im Terminal Busto Arsizio</li></ul>

## Verkehrsentwicklung 1985-2011

Strassensendungen in 1000



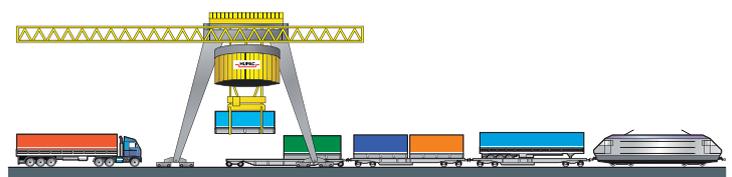


Stand: April 2012

### Shuttle Net: unbegleiteter kombinierter Verkehr

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

- ▶ Beförderung von Containern, Sattelauflegern 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.



# Die Nachhaltigkeitsstrategie der Hupac im Gütertransport

## **Moving together: Strategie 2011-2015**

“Strategie ist die Ökonomie der Kräfte” – unter diesem Motto haben Geschäftsleitung und Verwaltungsrat die Strategie für den Zeitraum 2011-2015 erarbeitet und im Mai 2011 verabschiedet. Unternehmenszweck der Hupac ist unverändert die Produktion von Ganzzügen für den unbegleiteten kombinierten Verkehr. Angestrebt wird ein nachhaltiges Mengenwachstum von 8-10% jährlich, um 2015 ein Transportvolumen von einer Million Strassensendungen zu erreichen; dies bei einem Betriebsgewinn von 2-3% vom Umsatz.

### **Hupac für die Aktionäre**

Hupac positioniert sich weiterhin als unabhängiger, neutraler Kombi-Operateur mit eigenen Assets. Verschiedene externe Faktoren prägen das Bild einer positiven Marktperspektive. Dazu gehören das lebhaftes Wachstum des Güterverkehrs, der Trend zum umweltbewussten Gütertransport und die bahnorientierte Verkehrspolitik der Schweiz und der EU. Diese günstigen Faktoren können das Wachstum der Hupac Gruppe nachhaltig sicherstellen und eine gute Ertragslage gewährleisten. Gewinne werden vornehmlich im Unternehmen für Investitionen einbehalten.

Kerngeschäft der Hupac ist der Alpen transit via Schweiz, Österreich und Frankreich. Letztgenannte Leitungswege befinden sich in der Aufbauphase. Weitere Geschäftsfelder sind die Verbindungen auf der Ost-West-Achse von Spanien über Benelux bis Osteuropa, Russland und Fernost.

### **Hupac für die Kunden**

Hupac will den intermodalen Verkehr auf langen europäischen Strecken zur prioritären Transportlösung machen. Das bestehende Netzwerk soll durch die Integration neuer Shuttle-Verbindungen ausgebaut und erweitert werden. Gute Vernetzungsmöglichkeiten, hohe Frequenzen und zuverlässige Qualität sind die zentralen marktseitigen Erfolgsfaktoren. Um die wirtschaftliche Nachhaltigkeit des Angebots zu gewährleisten, werden eine gute Auslastung und eine hohe betriebliche Effizienz angestrebt.

In der laufenden Strategieperiode will Hupac ihre Rolle als Konsolidator im kombinierten Verkehr stärken. Dies erfordert einerseits die Fokussierung auf die Anforderungen der mittleren und kleinen Transportunternehmen. Andererseits sollen attraktive Lösungen für Kunden mit hohem Volumen im Rahmen von Slotkonzepten erarbeitet werden. Von wachsender Bedeutung ist die logistische Entwicklungs- und Konzeptionskompetenz.

Im Zentrum der Vision der Hupac steht die Kundenzufriedenheit. Die Gewährleistung der Neutralität gegenüber den Kunden ist einer der Hauptpfeiler der Geschäftspolitik. Der Zugang zu einem europaweiten Netzwerk über eine einzige Schnittstelle sowie die Prozess- und Technologieführerschaft im Front-End-Bereich sollen zu einer noch stärker ausgeprägten Kundenbindung führen.

### **Hupac für die Mitarbeitenden**

Für ein Dienstleistungsunternehmen in einem hochkomplexen Umfeld wie Hupac sind die Mitarbeitenden die wichtigste Ressource. Diese soll in den kommenden Jahren gezielt ausgebaut werden. Hupac setzt auf ein offenes, motivierendes Arbeitsklima, aktive Kommunikation und sorgfältige Aus- und Weiterbildung.

### **Hupac für die Partner**

In den kommenden Jahren wird sich Hupac auf die grosse Umwandlung des Bahnsystems durch die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Jahr 2017 vorbereiten. In Zusammenarbeit mit den Bahnpartnern werden neue Betriebskonzepte erarbeitet, um den grösstmöglichen Nutzen aus den neuen Infrastrukturen zu schöpfen. Die Sicherung von marktrelevanten Terminals und adäquatem Rollmaterial wird konsequent verfolgt.

Die Degression der Fördermittel für den alpenquerenden kombinierten Verkehr via Schweiz vor und insbesondere nach Eröffnung des Basistunnels erfordert gezielte Anstrengungen seitens aller Partner der Transportkette, um die Produktivität zu erhöhen und die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Strassentransport zu erhalten. Dies stellt grosse Anforderung an die Zusammenarbeit mit den Partnern. Neben den Bahnen sind dies die Terminals sowie die Hersteller und Werkstätten für Rollmaterial.

### **Hupac für die Gesellschaft**

Hupac unterstützt die Verlagerungspolitik der Schweiz durch die Entwicklung eines attraktiven Leistungsangebots im kombinierten Verkehr. Aus der Perspektive seiner betrieblichen Erfahrung setzt sich das Unternehmen aktiv für ein güterverkehrsfreundliches Regulativ und für geeignete Infrastrukturen ein. Im Fokus steht insbesondere die Frage der NEAT-Südanschlüsse. Hier sensibilisiert Hupac die verschiedenen Stakeholder für die Notwendigkeit einer korridorweiten Verbesserung der Güterverkehrsparameter auf den europäischen Standard von 750 Meter Zuglänge, 2000 Tonnen Zuggewicht und Profilhöhe P400 bis in die bestehenden Terminals. Unter diesen Voraussetzungen kann der kombinierte Verkehr künftig ohne Subventionen betrieben werden.

## Umsetzung der Strategie

Der gewählte Wachstumskurs stellt höchste Anforderungen an die Organisation, die Ressourcenentwicklung und die Investitionspolitik. Als strategisches Managementinstrument zur Umsetzung der Strategie hat Hupac im Berichtsjahr mit der Implementierung einer Balanced Scorecard (BSC) begonnen. Unter den Perspektiven "Verantwortung und Finanzen", "Angebot, Markt und Kunden", "Prozesse" sowie "Potenziale" wurden die wichtigsten Ziele und Kennzahlen identifiziert. In einem nächsten Schritt werden strategiekonforme Führungs- und Reportingprozesse im Unternehmen etabliert. Die erste BSC-Berichterstattung ist für Mitte 2012 geplant.

Eine Reihe von sogenannten "Strategischen Projekten" sorgt dafür, dass die Strategie Schritt für Schritt umgesetzt wird. Hier ein Überblick über die im Berichtsjahr angestossenen Projekte, welche sich gegenwärtig in der Umsetzungsphase befinden.

- ▶ Das Projekt "Betriebliche Sicherheit" sieht die Stärkung des bestehenden Sicherheitsmanagements vor. Die sicherheitsrelevanten Prozesse in den Terminals und bei der Verkehrsüberwachung sollen systematisch überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.
- ▶ Das Projekt "Marketing/CRM" bezweckt die Weiterentwicklung der Beziehung mit der Kundschaft. Neben einer systematischen Revision der kundenzentrierten Prozesse im administrativen und betrieblichen Bereich soll die Kundenbetreuung verstärkt und ausgebaut werden.
- ▶ Die Errichtung einer Radsatzaufbereitungsanlage in Busto Arsizio schafft dringend erforderliche Kapazitäten für die Rollmaterialwartung. Ziel ist die nachhaltige Verbesserung der Wagenverfügbarkeit. Das Investitionsvolumen für die Anlage, welche 2014 im Regelbetrieb laufen soll, beträgt rund 8 Millionen Euro.
- ▶ Das Projekt "Compofamilies" sieht den Einsatz einer Standardkomposition auf einer möglichst hohen Anzahl von Relationen vor. Diese wird aufgrund der Marktanforderungen und der verfügbaren Wagentypen zusammengestellt. Angestrebt werden die optimale Verfügbarkeit der erforderlichen Wagentypen, eine hohe betriebliche Flexibilität und die Reduzierung der Rangiertätigkeit in den Terminals.
- ▶ Im Projekt "Einführung neuer Produkte" werden die bestehenden Prozesse unter Einbezug aller beteiligten Bereiche revidiert. Ziel ist die Verbesserung der internen Koordination und ein rascher Übergang der neuen Produkte aus der Projektphase in den Regelbetrieb.
- ▶ Das interne Vorschlagswesen "Idea" soll Inputs für signifikante Verbesserungen von Produkten und Prozessen liefern. Das System mobilisiert die Eigeninitiative und das Know how der Mitarbeiter, welche bei der Umsetzung ihrer Idee direkt mit eingebunden sind.

## Prozess-Innovationen

Im Berichtsjahr wurde die Neustrukturierung der Disposition fortgesetzt. Seit September 2011 ist das 10-köpfige Dispo-Team sieben Tage in der Woche rund um die Uhr aktiv: von Montag um 5.00 Uhr ununterbrochen bis Samstag um 18.00 Uhr sowie am Sonntagvormittag von 8.30 Uhr bis 13.00 Uhr. In den Reststunden des Wochenendes ist ein Pikettdienst eingerichtet. So kann Hupac bei Verkehrsunregelmässigkeiten schneller und besser eingreifen und den Kunden einen lückenlosen Informationsdienst sichern.

Darüber hinaus wurden verschiedene planerische Instrumente eingeführt. Das Frühwarnsystem "Hupac Traffic Viewer" meldet automatisch jeden Zug, der mit mehr als 60 Minuten Verspätung unterwegs ist. Möglich macht es die Verknüpfung der Informationen der verschiedenen Bahnunternehmen und der GPS-Einheiten, die auf knapp 50 Zügen der Hupac installiert sind. Der Zirkulationsplan mit Kundenzugang via Web stellt die Mittelfristplanung im Dreieck zwischen Operateur, Bahnen und Terminals sicher. Besonders nützlich ist dieses Tool zur Planung des Verkehrs an den Feiertagen.

Um die exponentiell wachsende Komplexität des Verkehrs zu bewältigen, hat Hupac in moderne entscheidungsunterstützende Systeme investiert. In Zusammenarbeit mit der Fachhochschule SUPSI, Lugano, wurde die Software WHATIF für den rationellen Einsatz des Rollmaterials entwickelt. Das Modul "Composer" berechnet die erforderliche Anzahl von Zugkompositionen auf einer bestimmten Strecke bei einem bestimmten Fahrplan unter Berücksichtigung der benötigten Wagentypen und dient in erster Linie der Langfristplanung. Das Modul "Planner" unterstützt die Disponenten bei der Entscheidung, welche vorhandene Komposition für welche Zugverbindung am besten zum Einsatz kommt. Nach Abschluss der Testphase werden die beiden Module Mitte Jahr in den Regelbetrieb aufgenommen.

# Zertifizierungen

## 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. 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 Tochterunter-

nehmen Hupac Intermodal AG, die niederländische Filiale Hupac Intermodal NV und die italienische Hupac SpA.

Im September 2010 wurden das Qualitäts- und das Umweltmanagementsystem der Hupac Gruppe für drei Jahre rezertifiziert. Im September des Berichtsjahres fanden Zwischenaudits in den Standorten Chiasso und Rotterdam statt, bei denen zahlreiche Prozesse überprüft wurden.

## ECM – Entity in Charge of Maintenance

Im Oktober 2010 hat Hupac die ECM-Zertifizierung (Entity in Charge of Maintenance, d.h. für die Instandhaltung verantwortliche Stelle) erfolgreich abgeschlossen. Sie bestätigt, 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.

Nach der Bahnliberalisierung ging die Verantwortung für die Instandhaltung der Wagen von den Eisenbahngesellschaften auf die Halter der Güterwagen über. Die Benennung eines ECM, also einer für die Instandhaltung verantwortlichen Stelle, ist seit dem 1.1.2011 obligatorisch für den Verkehr in Deutschland.

Im Oktober 2011 wurden die Prozesse des Instandhaltungsmanagements im Rahmen eines Überwachungsaudits erfolgreich rezertifiziert.

# 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

Trotz der erfolgten Volumensteigerung verringerten sich im Berichtsjahr 2011 die Erlöse aus Lieferungen und Leistungen der Hupac Gruppe um 2,3% auf CHF 493,1 Mio. Grund dafür ist die Wechselkursentwicklung. Die Position "Andere Erlöse" beinhaltet die staatlichen finanziellen Unterstützungen. Diese sind im Jahr 2011 gegenüber dem Vorjahr um 19,3% zurückgegangen, was vornehmlich auf die Verringerung der Betriebsbeiträge zurückzuführen ist.

Die Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen sind gegenüber dem Vorjahr um 3,2% auf CHF 465,9 Mio. gesunken. Der Bruttogewinn hat sich im Vergleich zum Jahr 2010 um 11,9% vermindert.

Der Jahresgewinn der Gruppe ist im Berichtsjahr 2011 um 17,3% auf gut CHF 2,6 Mio. zurückgegangen. Die schwierige Währungssituation und der starke negative Einfluss der Wagenrückrufaktion

durch SBB Mitte Jahr haben zu diesem bescheidenen Ergebnis geführt.

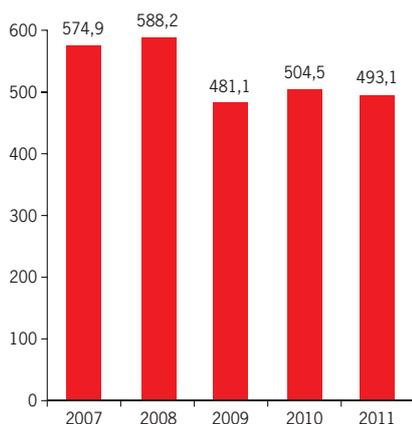
Der Cash flow der Gruppe gemäss der vereinfachten Berechnungsmethode Jahresgewinn plus Abschreibungen und Veränderungen der Rückstellungen belief sich per Jahresende auf CHF 47,5 Mio. Dies entspricht einem Anstieg gegenüber dem Vorjahr von 13,6%.

Die Investitionen in Sachanlagen haben sich im Jahr 2011 auf CHF 40 Mio. belaufen und betrafen vornehmlich die Anschaffung von Bahnwagen, die Vervollständigung des Terminals Busto Arsizio-Gallarate sowie den Ausbau des Hauptsitzes in Chiasso.

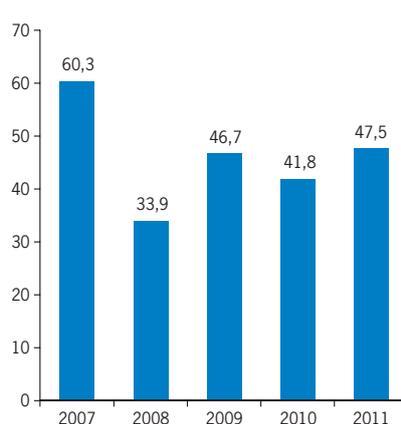
Unter Berücksichtigung der weiterhin schwierigen Situation an der Währungsfront kann die wirtschaftliche Entwicklung der Hupac Gruppe als zufriedenstellend bezeichnet werden.

Zahlen in CHF 1000	2011	2010	%
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	493.128	504.489	-2,3
Andere Erlöse	75.735	93.896	-19,3
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen	465.861	481.444	-3,2
Bruttogewinn	103.002	116.941	-11,9
Jahresgewinn der Gruppe	2.651	3.205	-17,3
Cash flow der Gruppe	47.506	41.809	13,6

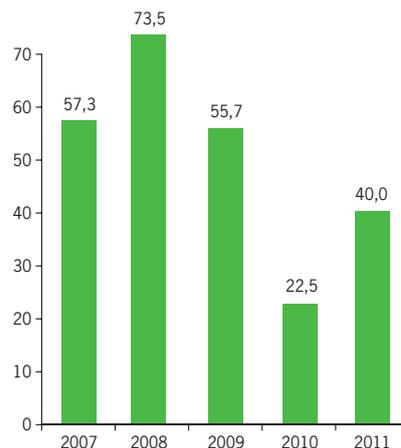
**Umsatz**  
in Mio. CHF



**Cash flow**  
in Mio. CHF



**Investitionen in Sachanlagen**  
in Mio. CHF



# Verkehrsentwicklung

Im Berichtsjahr 2011 beförderte Hupac insgesamt 723.894 Strassensendungen auf ihrem europäischen Netzwerk. Damit konnte das Rekordvolumen des Jahres 2008 übertroffen werden. Während im ersten Semester noch zweistellige Zuwachsraten erzielt wurden, verlangsamte sich das Wachstum im zweiten Semester 2011 als Folge des Konjunkturabschwungs. Gesamthaft erzielte Hupac eine Steigerung von 6,6%.

Positiv wirkte sich die Weiterführung – wenn auch in leicht modifizierter Form – des zeitlich limitierten Konjunkturabatts seitens des Bundesamts für Verkehr aus. Die zusätzlich gesprochenen finanziellen Mittel minderten den Preisdruck der Strasse und beugten der Gefahr einer Rückverlagerung auf die Strasse vor.

Auch 2011 wirkte sich die niedrige Verfügbarkeit des Rollmaterials negativ auf die Verkehrsentwicklung aus. Durch intensivierte Instandhaltungsmassnahmen und eine Rückrufaktion eines grösseren Rollmaterialanteils entstand phasenweise ein akuter Wagenmangel. Als Folge mussten auf einigen Verbindungen Kapazitätsanpassungen vorgenommen werden.

Negativ wirkten sich auch die Streckensperrungen und Umleitungen wegen Bauarbeiten aus. Wesentlich stärker fielen jedoch unvorhersehbare Ereignisse wie Unwetter, Streiks und Unfälle ins

Gewicht. Diese führten zu teilweise tagelangen Behinderungen in der Betriebsführung und stellten grösste Ansprüche an Hupac und ihre Bahnpartner bezüglich Kapazitätsplanung und -management.

## Shuttle Net

Das stärkste Verkehrswachstum konnte erneut im Alpen transit via Brenner erzielt werden. Alle Verbindungen dieser Achse, namentlich Belgien/Niederlande/Dänemark ↔ Italien, verzeichneten zweistellige Zuwachsraten. Der wesentliche Erfolgsfaktor ist die Möglichkeit, das Lichtraumprofil P400 für den Transport von Sattelaufliegern anzubieten und somit neue Marktpotenziale in den Bereichen Kaufmannsgut, Sammelgut und temperaturgeführte Transporte zu erschliessen. Gesamthaft stieg das Volumen dieses Segments um 24% auf 53.053 Strassensendungen.

Auch die nicht transalpinen Verkehre befanden sich erneut auf starkem, zweistelligem Wachstumskurs. Es handelt sich dabei um Schweizer Import/Export-Verkehre sowie um Verkehre auf der Ost-West-Achse zwischen Spanien, Frankreich, Belgien, Deutschland und Osteuropa. Dieser Bereich wuchs um 14,4% und macht gegenwärtig ein Drittel des Gesamtverkehrs der Hupac aus. Auch der transalpine Verkehr via Schweiz konnte sein Volumen um 1,2% auf 430.702 Strassensendungen steigern.

## Verkehrsentwicklung

	Strassensendungen			Nettogewicht in t		
	2011	2010	%	2011	2010	%
Transit via CH	394.081	389.692	1,1	7.418.000	7.353.000	0,9
Import/Export CH	8.729	8.706	0,3	138.000	149.000	- 7,4
National CH	27.892	27.306	2,1	458.000	454.000	0,9
<b>Gesamt transalpin via CH</b>	<b>430.702</b>	<b>425.704</b>	<b>1,2</b>	<b>8.014.000</b>	<b>7.956.000</b>	<b>0,7</b>
Transit via A	53.053	42.793	24,0	997.000	800.000	24,6
Transit via F	1.221	1.777	- 31,3	26.000	33.000	- 21,2
<b>Gesamt transalpin</b>	<b>484.976</b>	<b>470.274</b>	<b>3,1</b>	<b>9.037.000</b>	<b>8.789.000</b>	<b>2,8</b>
Import/Export CH	79.162	45.926	72,4	1.108.000	635.000	74,5
Andere Verkehre	159.756	162.866	- 1,9	2.736.000	2.787.000	- 1,8
<b>Gesamt nicht-transalpin</b>	<b>238.918</b>	<b>208.792</b>	<b>14,4</b>	<b>3.844.000</b>	<b>3.422.000</b>	<b>12,3</b>
<b>Gesamt</b>	<b>723.894</b>	<b>679.066</b>	<b>6,6</b>	<b>12.881.000</b>	<b>12.211.000</b>	<b>5,5</b>

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

**Nettogewicht:** Gewicht der beförderten Güter

### Skandinavien ⇌ Italien

Die Verkehrsachse Skandinavien ⇌ Italien war durch intensive Bautätigkeit zum Unterhalt der Bahninfrastrukturen in Deutschland geprägt. Die daraus resultierenden betrieblichen Einschränkungen und Beeinträchtigungen drosselten das Wachstum auf ein bescheidenes Plus von 1%. Das P400-Profil für Sattelaufleger auf der Strecke via Brenner nach Verona ermöglichte es, neue Verkehre von der Strasse für die Bahn zu akquirieren. Diese konnten aber die Volumenverluste an andere Operateure via Ostseeroute nicht wettmachen.

Zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2011 stellte der schwedische Kooperationspartner CargoNet die Zugverbindungen innerhalb Schweden von/nach Malmö ein. Dank vorausschauender Planung konnte Hupac die Volumen praktisch reibungslos auf den neuen Kooperationspartner Intercontainer Scandinavia übertragen und so eine problemlose Weiterführung der Transporte für die Kunden ermöglichen.

### Deutschland ⇌ Italien

Nach einem starken Wachstum zu Beginn des Jahres verzeichneten wir in der zweiten Jahreshälfte eine Abflachung der Verkehrsvolumen. Durch eine Abschwächung der Nord-Süd-Verkehre präsentierten sich die Verkehrsflüsse zunehmend unpaarig. Das stärkste Wachstum war auf dem Korridor Baden Württemberg ⇌ Norditalien zu verzeichnen. Die 2010 eingeführten Verbindungen Singen ⇌ Busto und Singen ⇌ Brescia erfreuen sich weiterhin einer starken Transportnachfrage.

Trotz eines zunehmend wettbewerbsintensiven Marktumfelds mit Einführung von Company trains anderer Operateure aus dem Wirtschaftsraum

Rhein/Main und Rhein/Ruhr konnten die Volumen auf dem Vorjahresniveau gehalten werden. Im Segment Rhein/Ruhr via Gotthard war ein leichter Verkehrsrückgang zu verzeichnen. Positiv entwickelte sich dagegen die Verbindung Duisburg ⇌ Novara via Löttschberg, die es erlaubt, P400-Sattelaufleger zu verladen.

### Niederlande ⇌ Italien

Die Verbindung Rotterdam ⇌ Verona via Brenner erfreute sich einer starken Nachfrage, sodass die Abfahrtsfrequenz erhöht werden konnte. Bei dem Leitungsweg via Schweiz hatten wir auch dieses Jahr mit massiven Qualitätsproblemen zu kämpfen, hervorgerufen u.a. durch Bauarbeiten und Streckensperrungen. Durch neue Marktbegleiter im kombinierten Verkehr hat sich die Wettbewerbssituation weiter akzentuiert. Das Volumenwachstum betrug auf dem Korridor Niederlande ⇌ Italien lediglich 0,2%.

### Belgien ⇌ Italien

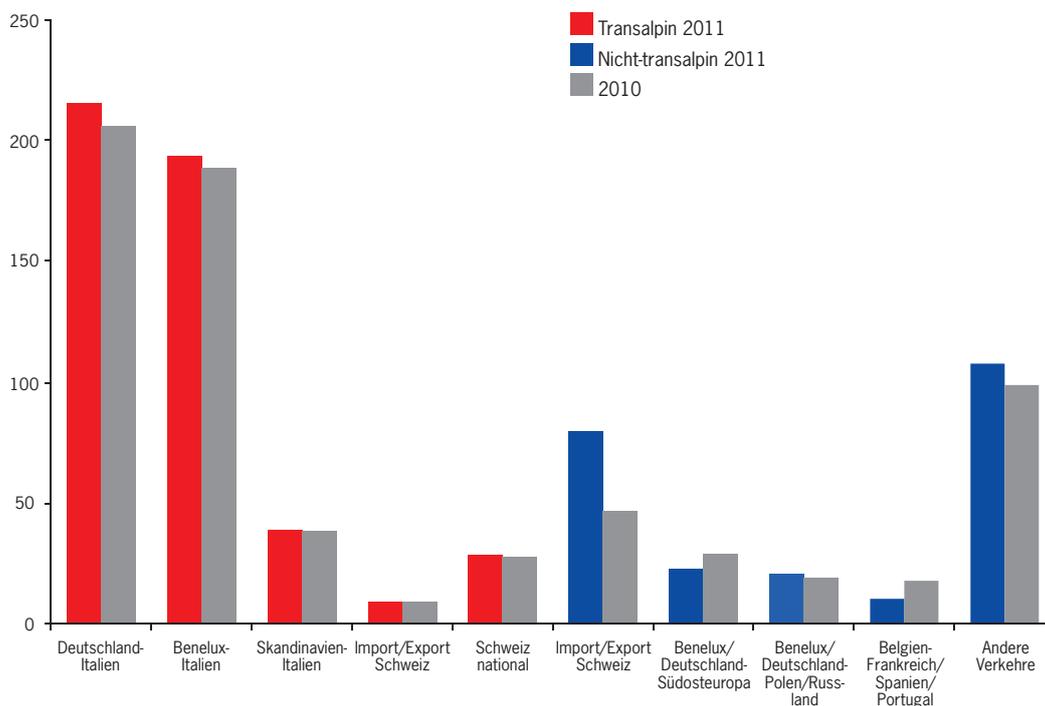
Auf den transalpinen Korridoren Belgien ⇌ Italien via Schweiz und Österreich konnten wir eine Verkehrssteigerung von 4,8% erzielen. Während die Transportvolumen via Schweiz von einem geringen Wachstum geprägt waren, entwickelten sich die Transporte auf den Verbindungen Genk ⇌ Verona und Antwerpen ⇌ Verona überproportional.

### Import/Export Schweiz transalpin

Wegen der Exportschwäche, hervorgerufen durch den starken Schweizer Franken, kamen die Verkehre zwischen Italien und der Schweiz zunehmend unter Druck. Insgesamt verzeichneten wir in diesem Marktsegment das gleiche Verkehrsaufkommen wie im Vorjahr.

## Entwicklung der Marktsegmente im Shuttle Net

Strassensendungen in 1000



### Binnenverkehr Schweiz transalpin

Die 2010 verbesserte Abfahrtsfrequenz trug dazu bei, dass wir die Transportvolumen nochmals um 2,1% steigern konnten. Unterstützt wurden unsere Akquisitionsbemühungen durch den sehr hohen Pünktlichkeitsgrad der Züge in diesem Segment.

### Import/Exportverkehr nicht-transalpin

Im Januar 2011 integrierte Hupac die ehemaligen ICF-Verkehre zwischen Rotterdam und der Schweiz in das Shuttle Net. Die Verbindung Rotterdam ⇄ Basel/Niederglatt zählt neun wöchentliche Abfahrten. Sie hat massgeblich zu einem überproportionalen Wachstum dieses Segments beigetragen.

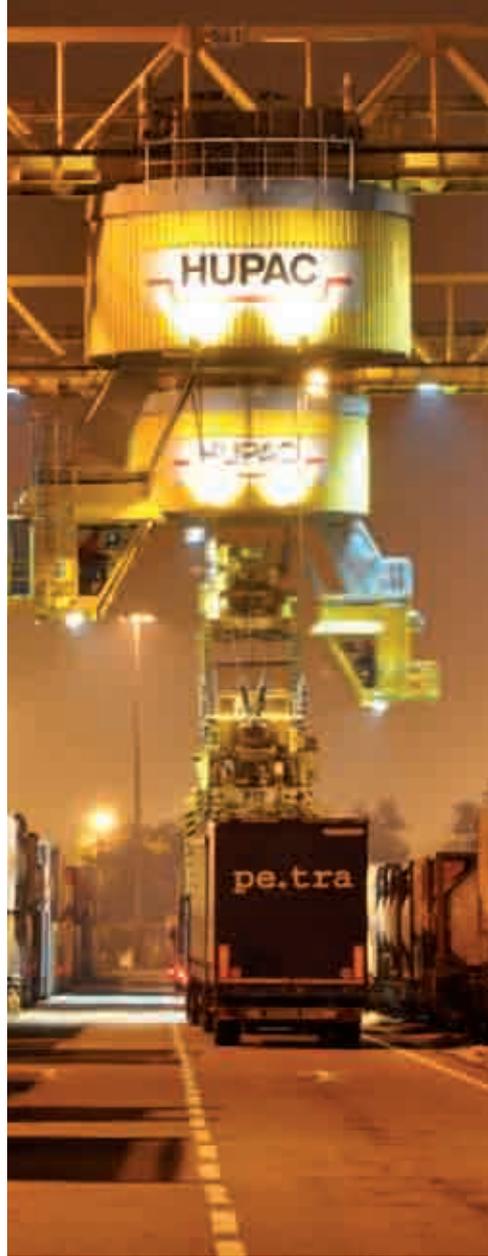
Auch der Verkehr Antwerpen ⇄ Schweiz entwickelte sich weiterhin positiv und verzeichnete vor allem im ersten Semester – bedingt durch die Rheinsperre wegen eines Schiffunfalls – einen starken Zuwachs. Lediglich die Verbindung Schweiz ⇄ Deutschland musste aufgrund des Wechselkursproblems EUR/CHF leichte Verkehrsrückgänge in Kauf nehmen.

### Benelux/Deutschland ⇄ Südosteuropa

Bedingt durch Produktionsverlagerungen und ein schwieriges Marktumfeld mit niedrigen Frachtraten im Strassengüterverkehr sowie einer aggressiven Preispolitik seitens anderer Operateure mussten wir einen erheblichen Volumeneinbruch hinnehmen. Die neu akquirierten Verkehre nach Rumänien konnten den Sendungsrückgang nicht ausgleichen.

### Benelux/Deutschland ⇄ Polen/Russland

Mit einer Steigerung von 5,6% befindet sich der Verkehr auf der Ost-West-Achse weiterhin auf dem Wachstumspfad. Gemeinsam mit unserem russi-



schen Partner Russkaya Troyka konnte die Qualität und Planbarkeit ab dem zweiten Semester durch die Einführung eines wöchentlichen Blockzugs zwischen Slawkow und Briansk nachhaltig verbessert werden. Kommerzielle und betriebliche Unterstützung für die Russland-Verkehre leistet die im Juli 2011 gegründete russische Tochtergesellschaft Intermodal Express.

### Benelux ⇄ Südfrankreich/Spanien

Streikperioden und Bauarbeiten waren die Hauptursachen für die markanten Qualitätsprobleme im Berichtsjahr. Die daraus resultierenden Kundenverluste zwangen uns, den dreimal wöchentlich verkehrenden Zug einzustellen. Gleichzeitig mussten wir die Abfahrtsfrequenzen der Verbindung Antwerpen ⇄ Perpignan von fünf auf drei Abfahrten reduzieren.

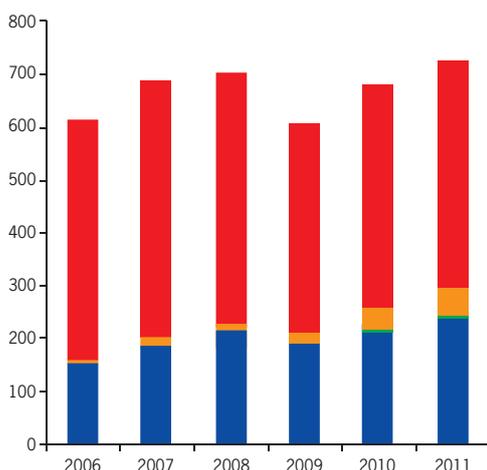
### Maritimverkehr

Im Jahr 2011 konnte Hupac ihr Angebot für den maritimen Verkehr massgeblich verbessern. Durch den neuen Shuttlezug Rotterdam ⇄ Basel mit Weiterleitung in den Schweizer Binnenverkehr wurde die Frequenz gegenüber 2010 mehr als verdoppelt. Ergänzend bietet Hupac die Möglichkeit, über das Produkt "Swiss Rapid Express" die Südhäfen anzufahren.

### Verkehrsentwicklung nach Geschäftsfeldern

Strassensendungen in 1000

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



# Betriebliche Ressourcen

## Rollmaterial

Ende 2011 zählte die Flotte der Hupac 5.874 Wagenmodule. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einer Zunahme von 4,4%. Der Anteil der angemieteten Wagen am gesamten Rollmaterialbestand ist um einen Prozentpunkt auf 20,9% gestiegen.

Im Berichtsjahr gehörte die niedrige Wagenverfügbarkeit erneut zu den grössten Herausforderungen. Durch eine Rückrufaktion, welche rund 1.400 Wagen betraf und Nachbesserung bestimmter Wartungsarbeiten zum Ziel hatte, sank die Wagenverfügbarkeit Mitte des Jahres auf einen Tiefstand von 63%. Um diese gravierende Situation zu entschärfen, wurden Leistungssteigerungen in den bestehenden Werkstätten eingeleitet und neue Wartungspartner beauftragt. Dadurch nahm die Wagenverfügbarkeit stetig zu und erreichte zuletzt einen Stand von 77%. Die Errichtung eines eigenen Radsatzaufarbeitungszentrums in Busto Arsizio soll die Situation nachhaltig verbessern. Die Eröffnung der Anlage ist für den Sommer 2012 vorgesehen.

Auch im Geschäftsjahr 2011 investierte Hupac in die Erweiterung der unternehmenseigenen Wagenflotte. Im Berichtsjahr wurden 130 Wagenmodule im Wert von CHF 18 Mio. ausgeliefert. Es handelte sich um Taschenwagen des Typs T4.2 für P386 kodifizierte Sattelaufleger und des Typs T5 für Megatrailer sowie um 20 Rola-Wagen, die an den Betreiber der Rollenden Autobahn RAIn AG vermietet werden. Für das laufende Jahr ist die Auslieferung von rund 135 Wagen geplant.

Fortschritte wurden auch bei der Entwicklung von Rollmaterial erzielt. Im Mai 2011 präsentierte Hupac

gemeinsam mit einem Schweizer Wagenhersteller einen polyvalenten Multi-Taschenwagen, welcher einen Sattelaufleger oder mehrere, auch schwergewichtige, grossvolumige Container und Wechselbehälter transportieren kann. In der zweiten Jahreshälfte wurde der Wagen umfangreichen Erprobungen in Bezug auf Festigkeit, Dynamik, Bremseigenschaften und Lärmmissionen unterzogen. Die TSI-Zulassung soll 2012 erfolgen. Im Anschluss daran wird die Betriebserprobung zur Ermittlung der Lebenszykluskosten beginnen.

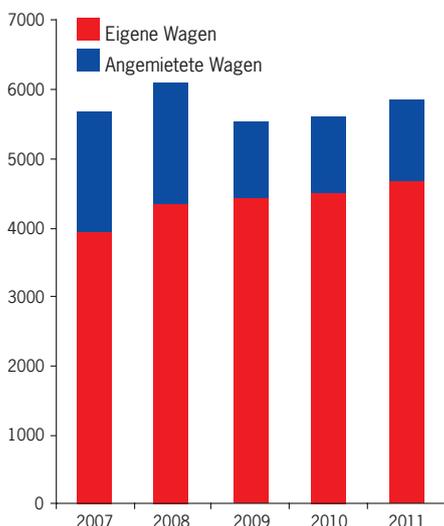
## Traktion

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 International, DB Schenker Rail, Trenitalia Cargo, Crossrail, Nordcargo, Captrain, WLB Wiener Lokalbahnen, SNCF Fret, SNCB Logistics, PKP Cargo und Rail Cargo Hungaria.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen der Hupac SpA baute seine Tätigkeit weiter aus. Neben der Traktion des täglichen Zugs Busto Arsizio  $\leftrightarrow$  Milano Smistamento führt das Unternehmen den Zugvorbereitungs-Service im Terminal Busto Arsizio-Gallarate aus. Über 90% der abfahrereiten Züge werden von den Kontrolleuren der Hupac technisch überprüft. Des Weiteren wurden die Rangierarbeiten zwischen dem Terminal und der neuen Werkstätte sichergestellt. Rund 40 Mitarbeiter sind in den Bereichen Traktion und Manöver beschäftigt.

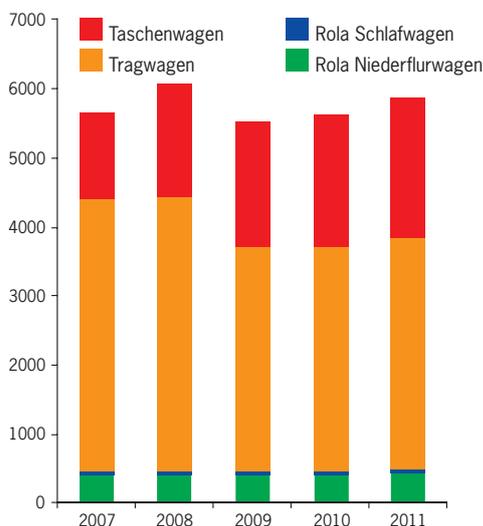
## Rollmaterial

Anzahl Wagenmodule



## Rollmaterial nach Wagentyp

Anzahl Wagenmodule



## Terminals

Die Züge der Hupac bedienen rund 70 Umschlagterminals in fünfzehn Ländern Europas. Zahlreiche weitere Terminals können über Zugverbindungen unserer Partner erreicht werden. Im Dezember 2011 ist der Terminal Barcelona Morrot an das Netzwerk der Hupac angeschlossen worden.

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 um 7% auf 28 Minuten.

Im Terminal Busto Arsizio-Gallarate schritten die Bauarbeiten für die Fertigstellung der Anlage fort. Die Erweiterung des Check-in-Gebäudes wurde fortgesetzt. Im Dezember konnten die neuen Büros von den Mitarbeitenden bezogen werden. Im Juli wurde der Bau des sechsten Gleises der Bereitstellungsgleisgruppe in Angriff genommen. Mit der Fertigstellung ist im Frühjahr 2012 zu rechnen.

Für den Terminal Aarau wurde ein neuer Pnekran beschafft. Im August konnte er in Betrieb genommen werden.

## Informationstechnik

Transporte sind in hohem Mass von der Koordination verschiedener Schnittstellen innerhalb der gesamten Wertschöpfungskette abhängig. Die Informationstechnik ist daher eines der wichtigsten Assets der Hupac.

Das Unternehmen verfügt über ein zentralisiertes System, an welches alle Aussenstellen sowie rund 60 Terminals in ganz Europa angeschlossen sind. Das Herz bildet die Software Goal (Global Oriented Application for Logistics), eine eigenentwickelte Applikation für die Koordination des gesamten kombinierten Verkehrs von der Buchung bis zur Rechnungslegung. Verschiedene Terminals und Operateure haben das System übernommen. Zahlreiche Partner wie Operateure, Reedereien usw. tauschen ihre Daten mit Hupac via XML über das Datenaustauschsystem Ediges (Electronic Data Interchange Goal with External Partners) aus. Nur ein Bruchteil aller Daten für die Bewegung und Verfolgung der jährlich über 700.000 Sendungen muss manuell bearbeitet werden.

Für die Kunden ist die lückenlose Verfolgung der Ladeeinheiten ein unverzichtbarer Service. Auf der Basis der Goal-Daten können sie über das web-basierte Kunden-Informationssystem Cesar sämtliche Statusmeldungen abrufen. Mehrwert für die Kunden entsteht auch durch die Integration der Datensysteme. Insbesondere bei grossen Verkehrsvolumen fällt die Wahl auf E-booking- und E-billing-Funktionen mit direkter Einspeisung der Daten ins System.

Im Berichtsjahr haben die IT-Spezialisten den Aufbau des Rollmaterial-Wartungssystems weiter unterstützt. Für jeden der fast 6.000 eingesetzten Wagen wurde ein detaillierter Beschrieb im Goal-System angelegt. Dazu zählt auch eine exakte Bestandführung wichtiger Komponenten des Wagens, wie etwa Radsätze oder Bremsen. Goal zeigt an, welcher Wagen wann zu welcher Wartungsphase in die Werkstätte muss. Überschreitet ein Wagen das vorgegebene Wartungsdatum, zeigt Goal an, dass dessen weiterer Einsatz nicht möglich ist.



# Qualität, Sicherheit und Produktivität

## Qualität

Im Berichtsjahr hat sich die Pünktlichkeit der Züge, definiert als Verspätung bis zu einer Stunde, gegenüber der Vorjahresperiode spürbar verbessert. Zurückzuführen ist dies auf den Abschluss der meisten Bauarbeiten und auf die ausreichend zur Verfügung stehenden Bahnressourcen. Nach Leitungswegen führt Chiasso die Rangliste mit einer Qualität von 88% (Vorjahr 77%) an. Bei dem Verkehr via Brenner hatten einige Relationen mit Schwierigkeiten zu kämpfen; hier sank die Pünktlichkeitsrate von 80% auf 78%. Der nicht transalpine Verkehr dagegen verbesserte sich von 75% auf 78%. Auf der Luino-Achse konnte die Pünktlichkeit von 71% auf 74% gesteigert werden. Fortschritte wurden auch auf der Lötschberg-Achse mit einer Pünktlichkeit von 71% (Vorjahr: 64%) erzielt. Diese Tendenz hat sich in den ersten Monaten des Jahres 2012 fortgesetzt.

## Sicherheit

Die Wahrung der betrieblichen Sicherheit gehört zu den obersten strategischen Zielen der Hupac. Die Vermeidung von Unfällen in den Terminals und auf den Bahnstrecken, die Vermeidung oder Folgenminderung von Betriebsunterbrechungen sowie die Unversehrtheit der anvertrauten Ladeeinheiten sind die übergeordneten Schutzziele des Unternehmens.

Hupac unterstützt die Null-Fehler-Strategie des Bahnsystems und wendet zahlreiche Vorkehrungen und Vorsichtsmassnahmen an, um eine hohe Sicherheit zu gewährleisten. 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 Mai 2011 entgleiste ein Hupac Zug bei Müllheim in Süddeutschland und verursachte grossen Sachschaden. Die Unfallursache konnte noch nicht abschliessend ermittelt werden. Im Juni war ein Hupac Zug in einen Auffahrtsunfall in Bleicherode in Ostdeutschland involviert. Im Oktober ereig-

nete sich eine Entgleisung bei Köln. Hupac unterstützt die Ermittlungen aktiv und integriert allfällige sicherheitsrelevante Erkenntnisse in die Arbeitsprozesse.

Im Berichtsjahr wurde die Umsetzung des Disaster-Recovery-Konzepts für die Informatiksysteme abgeschlossen. In einem neuen IT-Room der erweiterten Firmenzentrale wurde das gesamte Informatiksystem der Hupac gespiegelt und somit doppelt gesichert. In verschiedenen Audits überprüfte Hupac die Leistungsfähigkeit und den Sicherheitsstandard der internen IT-Verbindungen.

Entscheidender Faktor für die Betriebssicherheit der Terminals ist die Kranverfügbarkeit. Die entsprechende Kennzahl betrug 99% in den Terminals Singen und HTA Hupac Terminal Antwerp und 98% im Terminal Busto Arsizio-Gallarate.

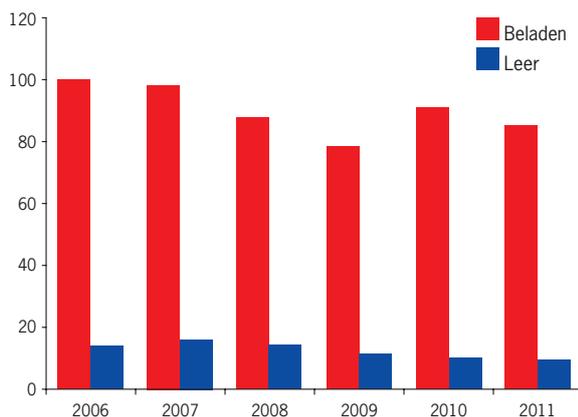
## Produktivität

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 beladenen Wagen, um 6,4% gesunken. Grund dafür war die niedrige Wagenverfügbarkeit aufgrund von Wartungsgängen. Die durchschnittlich gefahrenen Leerkilometer konnten dagegen um 9,3% gesenkt werden. Dies ist auf die intensiven Bemühungen um eine zufriedenstellende Auslastung der Züge zurückzuführen. Das verbesserte Flottenmanagement, welches u.a. die Reduzierung der Leerfahrten zu den Werkstätten bezweckt, trug zu diesem erfreulichen Ergebnis bei.

Wegen der rückläufigen Verkehrsentwicklung im zweiten Semester sank die Anzahl der abgefertigten Ladeeinheiten pro Person um 2,0% im Terminal Busto Arsizio-Gallarate und um 8,7% im Terminal Aarau. Auch in der Zentrale entwickelte sich die Produktivität, gemessen an den Strassensendungen pro durchschnittliche Mitarbeiterzahl, negativ (-1,8%).

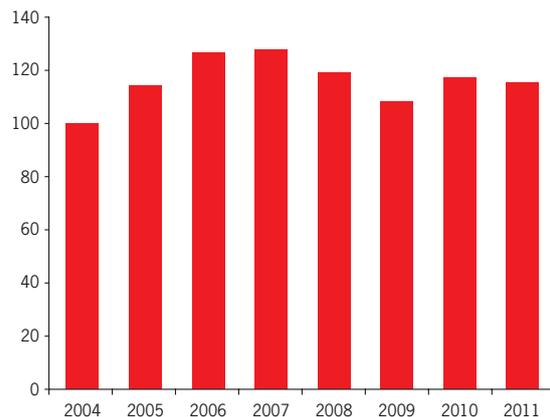
### Laufleistung der Wagen

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



### Produktivität in der Zentrale

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



# Kunden

## Zusammensetzung des Kundenkreises

Die Kunden von Hupac sind Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen; im maritimen Verkehr kommen auch Seehafenspediteure und Reedereien hinzu. Meist handelt es sich 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 Unternehmensgründung Ende der sechziger Jahre mit Hupac 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 ist auch im Berichtsjahr fortgeschritten.

# 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 Verbesserungspotenzial liegt in der Zusammenarbeit mit den Bahnen. Im Fokus steht 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.

# Entwicklung der Beteiligungen

## **SBB Cargo International AG, Olten**

Hupac hält seit Anfang 2011 eine Minderheitsbeteiligung von 25% an dem Schweizer Carrier für internationale Ganzzugs- und Kombi-Verkehre auf der Nord-Süd-Achse. Durch die Integration von privatwirtschaftlichem logistischem Know how soll sich SBB Cargo International als starke, schlanke Güterbahn etablieren. Dies belebt den Markt und schafft weitere Verlagerungsimpulse.

SBB Cargo International litt im Berichtsjahr unter den Folgen der europaweiten Wirtschaftskrise und den Währungsverlusten. Die Zusammenarbeit mit Hupac verlief erfolgreich. Die angestrebte Rationalisierung und Standardisierung der Prozesse wurde in die Wege geleitet. Die Optimierungsmöglichkeiten sollen künftig in Arbeitsgruppen mit Schwerpunkt Markt, Betrieb und Finanzen erörtert und umgesetzt werden. Im Jahr 2012 sollen die Ergebnisse durch eine noch engere Verzahnung weiter verbessert werden.

## **Crossrail AG, Muttenz**

Trotz widriger Marktbedingungen will Hupac der Privatbahn Crossrail die Kontinuität garantieren und unterstützt somit die Marktöffnung. An Crossrail hielt Hupac am Ende des Berichtsjahrs eine Minderheitsbeteiligung von 25%.

Im Berichtsjahr hatte Crossrail mit den Folgen der Wirtschafts- und Währungskrise zu kämpfen. Die Situation privater Güterbahnen im erst kürzlich liberalisierten, überwiegend staatlich gelenkten Marktumfeld erweist sich zunehmend als schwierig. Zur breiteren Abstützung des Unternehmens wurde im laufenden Jahr das Aktionariat erweitert. Im Februar traten weitere Operateure in die Gesellschaft ein, während Hupac ihren Anteil von 25% auf 20% reduzierte.

## **Cemat SpA, Mailand**

Hupac pflegt seit den siebziger Jahren eine enge Zusammenarbeit mit Cemat und ist seit Jahrzehnten im Aktionariat des italienischen Kombi-Operateurs vertreten. Am Ende des Berichtsjahrs hielt Hupac unverändert einen Kapitalanteil von 34,5%.

Im Berichtsjahr konnte Hupac die Zusammenarbeit mit Cemat intensivieren. Die gemeinsam betriebenen Verkehre entwickelten sich positiv. Projekte für bestimmte internationale Neuverkehre sollen synergetisch entwickelt werden. Auch bei der Sicherung von Terminalkapazitäten in Norditalien arbeitet Hupac eng mit Cemat zusammen.

## **RAIpin AG, Olten**

Hupac ist gemeinsam mit SBB, BLS und Trenitalia Gründungsgesellschafter des 2001 etablierten Kombi-Operateurs für den begleiteten kombinierten Verkehr durch die Schweiz. Ihr Kapitalanteil betrug am Ende des Berichtsjahrs unverändert 33%.

Per 1.1.2011 hat Hupac den Betrieb der Strecke Basel ⇄ Lugano an RAIpin übertragen. Damit liegt nun das komplette Rola-Angebot durch die Schweizer Alpen in einer Hand, wie dies vom Bundesamt für Verkehr in der Ausschreibung für den Betrieb der Rollenden Autobahn bis 2018 verlangt wurde.

Im Auftrag der RAIpin führt Hupac zahlreiche Aufgaben wie den Kundendienst, die Disposition und die Fakturierung der Rollenden Autobahn aus. Daneben betreibt sie den Terminal Lugano und den Terminal Novara über die Tochtergesellschaft Fidia. Im Berichtsjahr vermietete Hupac 405 Niederflurwagen sowie 29 Begleitwagen an die RAIpin.

## **Combinant NV, Antwerpen**

Anfang 2009 beteiligte sich Hupac gemeinsam mit BASF und IFB an der belgischen Terminal-Gesellschaft Combinant mit einem Anteil von 35%. Ziel war die Sicherung von Terminalkapazitäten im strategisch wichtigen Antwerpener Hafengebiet.

Der 2010 in Betrieb genommene Terminal entwickelte sich plangemäss. Durch die Wirtschaftskrise blieb das Sendungsaufkommen jedoch hinter den Erwartungen zurück. Im Berichtsjahr wickelte Hupac 30 Züge wöchentlich über den Combinant-Terminal ab.

## **KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen AG, Ludwigshafen**

An der Betreibergesellschaft des Kombi-Terminals Ludwigshafen hält Hupac seit 2005 einen Anteil von 15%. Der KTL fungiert im Netz der Hupac als zentraler Hub für die Bündelung von Sendungen zwischen Deutschland, Italien, Belgien und Polen. Über 80 Hupac Züge verkehren pro Woche über diese Drehscheibe.

## **DIT Duisburg Intermodal Terminal AG, Duisburg**

Der trimodale Duisburg Intermodal Terminal, an dem Hupac seit 2003 mit einem Anteil von 10% beteiligt ist, dient als Hinterland-Hub für die grossen Nordseehäfen Rotterdam und Antwerpen. Im Berichtsjahr führte Hupac knapp 50 Züge wöchentlich über diesen Terminal.

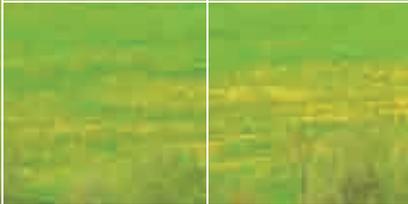
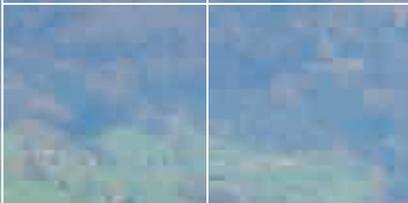
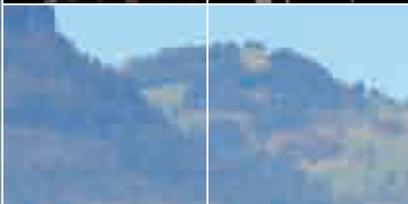
## **CIS Cesar International Services Scarl, Bruxelles**

Hupac ist Gründungsgesellschafter der 2004 etablierten Cesar International Services mit einem Kapitalanteil von 25%. Die Dienstleistungsgesellschaft mit Sitz in Brüssel, an der verschiedene weitere Kombi-Operateure beteiligt sind, betreut und entwickelt das Kunden-Informationssystem Cesar.



## 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.



# Umweltleistungen

Durch die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf das Verkehrsnetz der Hupac wurden im Berichtsjahr rund 850.000 Tonnen CO<sub>2</sub> sowie rund 11 Milliarden Megajoule Energie im Vergleich zum reinen Strassentransport (gemäss Umweltrechner [www.ecotransit.org](http://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 Rangierfähigkeit 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.

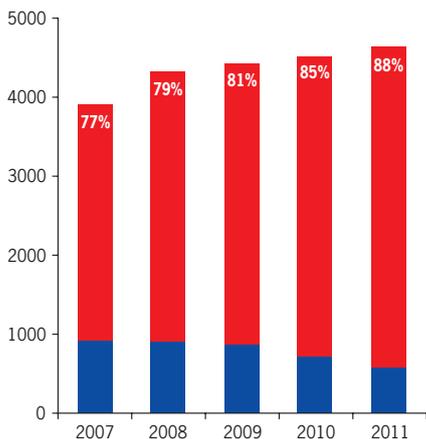
Ende 2011 waren 88% (Vorjahr: 85%) der Hupac-eigenen Flotte mit Bremsen aus einem lärmarmen Kunstharz-Verbundstoff ausgerüstet. Im Unterschied zu den alten Metallbremsen aus Grauguss wird durch diese sogenannte K-Sohle die Lauffläche der Räder nicht aufgeraut. Sie bleibt glatt, wodurch der Zug um bis 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 2011 wurden rund 145 Wagen lärmansaniert; 2015 soll die Lärmsanierung abgeschlossen sein. Die Kosten für diese Massnahme trägt der Bund.

## Lärmarme Bahnwagen

Anzahl eigene Wagenmodule

- Mit K-Sohlen
- Ohne K-Sohlen



## 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 rationalen 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 erneut eine Reduzierung der durchschnittlichen Leerkilometer pro Wagen um 9,3% erzielt werden.

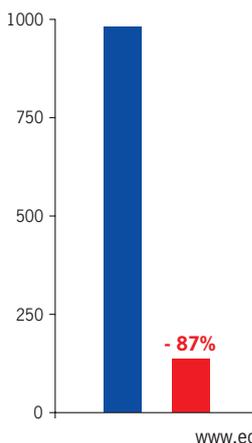
## Die Umweltprojekte Busto Arsizio-Gallarate und Singen

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.

## CO<sub>2</sub>-Emissionen

Tonnen in 1000

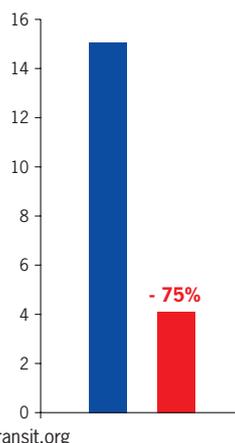
- Hupac Verkehr
- Zum Vergleich: Strasse



## Energieverbrauch

Mia. Megajoule

- Hupac Verkehr
- Zum Vergleich: Strasse



[www.ecotransit.org](http://www.ecotransit.org)

# 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 kombinierten 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 knapp 15% des gesamten Verkehrsvolumens beträgt, mit grösster 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.

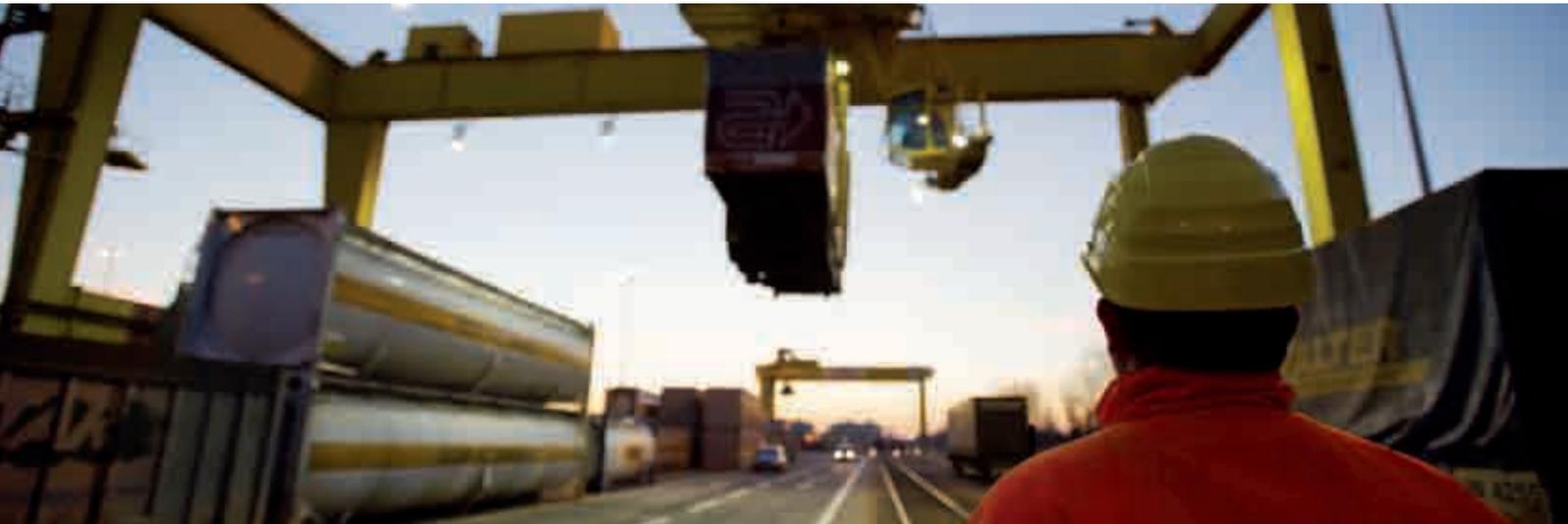
Im Berichtsjahr betrafen die Schulungsmassnahmen rund 160 Mitarbeitende auf den Terminals in Busto Arsizio, Basel und Aarau. Im Mittelpunkt standen das Dokumentenmanagement, die Kontrol-

le der Ladeeinheiten und das Notfallmanagement in Zusammenarbeit mit Behörden und Einsatzdiensten. Sehr wertvoll war wie immer der Beitrag unserer Kunden.

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 gegenüber dem Vorjahr mehr Unregelmässigkeiten auf den Terminals festgestellt (57 gegenüber 38), dafür weniger auf dem Bahnnetz (24 gegenüber 27). Dies ist als ein positives Ergebnis zu werten, insbesondere vor dem Hintergrund der intensivierten Kontrollen seitens der Bahnaufsichtsbehörden: Die strengeren Kontrollen im Terminal führten zu geringeren Risiken auf dem Netz. Ein häufiger Beanstandungsgrund war der unsachgemässe Verschluss der Behälter.





## 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 2011 belief sich die Anzahl der Mitarbeitenden auf 410 (Vorjahr: 401) Personen. Davon entfielen 160 Personen auf die Hupac Intermodal in der Schweiz, in Dänemark und Polen, 212 Personen auf die Tochtergesellschaften Hupac SpA, Fidia SpA und Termi SpA in Italien und 38 Personen auf die übrigen Filialen in Deutschland, Holland, Belgien und Russland. Der Anteil der Frauen verringerte sich von 17 auf 14%. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit erhöhte sich auf 9,3 Jahre.

## 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. Eine breit angelegte Schulungsinitiative für rund 60 Mitarbeitende hatte das Rollmaterialmanagement inklusive Wartung und Ersatzteilmanagement gemäss den ECM-Vorgaben zum Gegenstand. Weitere Schulungen betrafen IT-Anwendungen und administrative Prozesse. Verschiedene Mitarbeitende besuchten externe Kurse für besondere Weiterbildungsanforderungen. 2011 wurde in Chiasso die Ausbildung von drei Lehrlingen zum kaufmännischen Angestellten fortgesetzt. Rund 15 Mitarbeitende nahmen an Job-Rotation-Programmen teil.

## Arbeitsicherheit 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 16 Arbeitsunfälle mit 303 Ausfalltagen. Die Anzahl der Arbeitsunfälle und der Arbeitsunfalltage je Mitarbeitender hat sich damit gegenüber dem Vorjahr verringert.

## Interne Kommunikation

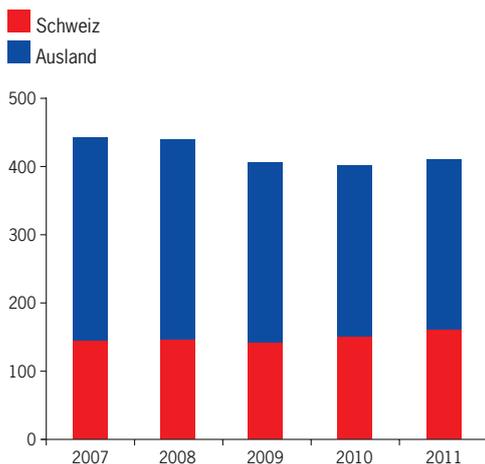
Im Berichtsjahr führte Hupac ihre dialogorientierte interne Kommunikation fort mit dem Ziel, alle Mitarbeitende konstant und aus erster Hand über den Markt, die Situation des Unternehmens und die ergriffenen Massnahmen zu orientieren. Im Jahresverlauf organisierte die Unternehmensspitze zahlreiche Treffen mit der Belegschaft in allen Niederlassungen.

## Mitarbeitendenzufriedenheit

Hupac nutzt das jährliche Mitarbeitendengespräch zur Ermittlung der Mitarbeitendenzufriedenheit und bedient sich hierzu eines Fragebogens, dessen Skala von 1 bis 100 reicht. Während 2011 der Mittelwert in der Zentrale erneut bei 85 lag, sank er in der italienischen Tochtergesellschaft von 77 auf 74.

## 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 Mass von der schweizerischen Verkehrspolitik geprägt, deren verfassungsmässig verankertes Ziel die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist.

Im Jahr 2011 wies Hupac im Segment des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz ein Transportvolumen von 431.000 Strassensendungen bzw. 8,0 Millionen Nettotonnen auf. Damit ist das Unternehmen ein wichtiger Akteur der Verkehrsverlagerung. In den kommenden Jahren will Hupac ihre starke Stellung unter Ausnützung der neuen Infrastrukturen weiter ausbauen und somit aktiv die schweizerische Verlagerungspolitik unter der Prämisse der Nachhaltigkeit unterstützen.

## Öffentliche Finanzierungshilfen

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

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

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

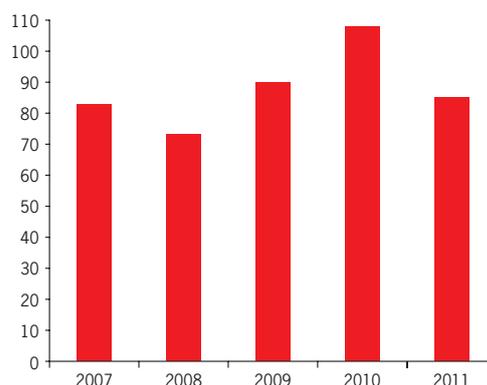
Die Vervollständigung des Terminals Busto Arsizio-Gallarate schreitet fort. Im Berichtsjahr wurden verschiedene Ausbaurbeiten durchgeführt. Das sechste Gleis der Bereitstellungsgleisgruppe bildet die letzte noch offene Investition; der administrative Abschluss ist bis spätestens Ende des laufenden Jahres geplant.

Einen erheblichen Teil der Fördermittel muss die Hupac Gruppe zurückbezahlen, was von 2011 bis 2040 einem Betrag von rund CHF 78,4 Mio. entspricht. Im selben Zeitraum sind Zinsen an den Bund in Höhe von rund CHF 6,9 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 und mit leicht sinkenden absoluten Mitteln ermöglichen, zunehmend mehr Transporte zu verlagern. Auch im vergangenen Jahr hat der Bund die Betriebsbeiträge auf einem leicht höheren Niveau belassen, um den Auswirkungen der Wirtschaftskrise entgegenzutreten.

## Fördermittel für Shuttle Net

Pro Sendungskilometer in der Schweiz, indiziert; 2004 = 100



## Rückzahlung öffentlicher Finanzierungshilfen: indikative Cash flow-Belastung pro Jahr

Werte in 1000 CHF

Jahre	2011	2012-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2040	2011-2040 Total
Darlehensrückzahlungen	3.741	3.657 - 3.995	2.613	1.539 - 1.548	65	78.411
Zinsen	371	117 - 620	11 - 74			6.929
Total	4.112	3.775 - 4.563	2.624 - 2.687	1.539 - 1.548	65	85.340

# Beziehungen zu Institutionen und Gemeinwesen

---

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

Hupac hat 2011 ihre Beziehungen zu den Institutionen weiter vertieft. So hat sie Gäste und Delegationen aus der Schweiz und 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 und Arbeitsgruppen 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 2011 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 2011 und 2010

Beträge in 1 000 CHF	2011	2010
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	493 128	504 489
Andere Erlöse	75 735	93 896
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen	(465 861)	(481 444)
Bruttogewinn	103 002	116 941
Personalaufwand	(32 141)	(32 493)
Allgemeiner Aufwand	(10 484)	(11 085)
Aufwand für Abschreibungen und Rückstellungen	(47 055)	(48 819)
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	807	28
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	(106)	(1)
Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	14 023	24 571
Finanzertrag	414	372
Finanzaufwand	(3 143)	(3 227)
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	(2 404)	310
Währungsdifferenzen	(4 425)	(11 193)
Ordentliches Betriebsergebnis	4 465	10 833
Betriebsfremder Ertrag	147	161
Ausserordentlicher Ertrag	2 359	9 266
Ausserordentlicher Aufwand	(2 138)	(15 266)
Gewinn vor Steuern	4 833	4 994
Steuern	(2 174)	(2 718)
Jahresgewinn	2 659	2 276
Minderheitsanteile	(8)	929
Jahresgewinn der Gruppe	2 651	3 205

### Bemerkungen zur konsolidierten Erfolgsrechnung 2011

Im Jahr 2011 gingen die *Erlöse aus Lieferungen und Leistungen* der Hupac Gruppe um 2,3% auf CHF 493,1 Mio. zurück. Dies ist in erster Linie auf die Währungseinflüsse zurückzuführen.

Die Position *Andere Erlöse* setzt sich vornehmlich aus rund CHF 67,8 Mio. Betriebsbeiträgen sowie aus Beiträgen zum Einsatz von lärmarmem Rollmaterial zusammen. Diese staatlichen Finanzierungshilfen haben gegenüber dem Vorjahr um 19,3% abgenommen.

Die *Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen* haben sich gegenüber dem Vorjahr um 3,2% auf knapp CHF 465,9 Mio. vermindert. Der *Bruttogewinn* hat gegenüber dem Vorjahr 2010 um 11,9% abgenommen.

Der *Personalaufwand* ist auf Grund des Personalarückgangs gegenüber dem Vorjahr um gut

1% auf rund CHF 32,1 Mio. zurückgegangen. In der Position *Allgemeiner Aufwand* konnten im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr 5,4% eingespart werden.

Der *Aufwand für Abschreibungen und Rückstellungen* präsentiert sich im Berichtsjahr mit knapp CHF 47,1 Mio. um 3,6% geringer als im Vorjahr.

Der *Finanzertrag* ist gegenüber 2010 um 11,3% angestiegen und der *Finanzaufwand* konnte gegenüber dem Vorjahr um 2,6% auf gut CHF 3,1 Mio. verringert werden. Die Position *Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften* fällt im Berichtsjahr 2011 mit gut CHF -2,4 Mio. ernüchternd aus. Zu diesem Ergebnis haben insbesondere die Beteiligungen an Combinant NV, Antwerpen, sowie an den beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen beigetragen. Die Position *Währungsdifferenzen* stellt die Währungsverluste der Hupac Gruppe aus Transaktionen dar, die sich mit einem Betrag von gut CHF 4,4 Mio., zwar immer noch sehr hoch, gegenüber dem Vorjahr jedoch stark verbessert präsentieren.

## Konsolidierte Bilanz per 31. Dezember 2011 und 2010

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2011	31.12.2010	Beträge in 1 000 CHF	31.12.2011	31.12.2010
<b>AKTIVEN</b>			<b>PASSIVEN</b>		
<b>UMLAUFVERMÖGEN</b>			<b>FREMDKAPITAL</b>		
			<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>		
Flüssige Mittel	25 860	48 845	Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	10 258	18 500
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	61 005	56 499	Schulden aus Lieferungen und Leistungen	45 084	45 080
- gegenüber Dritten	54 205	48 908	- gegenüber Dritten	42 938	34 169
- gegenüber Aktionären	6 800	7 591	- gegenüber Aktionären	2 146	10 911
Andere Forderungen	15 671	16 355	Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	3 511	3 150
Lager/Werkstattinventar	3 618	3 153	Passive Rechnungsabgrenzungsposten	52 312	54 231
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	27 774	26 591	Kurzfristige Rückstellungen	128	99
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>133 928</b>	<b>151 443</b>	<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>111 293</b>	<b>121 060</b>
			<b>Langfristiges Fremdkapital</b>		
			Langfristige Verbindlichkeiten	163 135	162 087
			Langfristige Rückstellungen	56 777	56 015
			Latente Steuerschulden	2 675	2 858
			<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>	<b>222 587</b>	<b>220 960</b>
			<b>Total Fremdkapital</b>	<b>333 880</b>	<b>342 020</b>
			Minderheitsanteile	203	213
<b>ANLAGEVERMÖGEN</b>			<b>EIGENKAPITAL</b>		
Finanzanlagen	36 581	29 703	Aktienkapital	20 000	20 000
- Beteiligungen	35 654	26 695	Reserven	61 528	58 596
- Kautionen und andere finanzielle Aktiven	561	2 678	Eigene Aktien	(1 560)	0
- Latente Steuerguthaben	366	330	Umrechnungsdifferenzen	(10 218)	(8 887)
Sachanlagen	226 063	231 872	Jahresgewinn der Gruppe	2 651	3 205
- Anzahlungen für Sachanlagen	8 352	12 782	<b>Total Eigenkapital</b>	<b>72 401</b>	<b>72 914</b>
- Technische Anlagen	21 004	22 670			
- Rollmaterial	87 040	89 512			
- Feste Anlagen auf Grundstücken Dritter	14 019	15 180			
- Terminals, Gebäude und Grundstücke	89 336	87 821			
- Andere Sachanlagen	6 312	3 907			
Immaterielle Anlagen	9 912	2 129			
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>272 556</b>	<b>263 704</b>			
			<b>Total Passiven</b>	<b>406 484</b>	<b>415 147</b>
<b>Total Aktiven</b>	<b>406 484</b>	<b>415 147</b>			

Die Position *Ausserordentlicher Ertrag* beinhaltet vornehmlich die Auflösung einer Rückstellung für betriebliche Risiken in der Höhe von CHF 2,2 Mio., während im *Ausserordentlichen Aufwand* vor allem die Währungsverluste aus langfristigen Darlehenspositionen enthalten sind.

Nach Abzug der *Steuern* und der Verrechnung der Minderheitsanteile weist die Hupac Gruppe im Jahr

2011 einen *Jahresgewinn* von knapp CHF 2,7 Mio. aus, was einer Abnahme gegenüber dem Vorjahr von 17,3% entspricht.

Die aus Umsatzbetrachtung weitaus wichtigste Gesellschaft der Hupac Gruppe, nämlich die Hupac Intermodal AG, schliesst das Geschäftsjahr 2011 mit einem Verlust von gut CHF 0,6 Mio. (Vorjahr: Verlust von knapp CHF 0,8 Mio.) ab.

## Konsolidierte Geldflussrechnung 2011 und 2010

Beträge in 1 000 CHF	2011	2010
Konzernergebnis	2 651	3 205
Abschreibung Sachanlagen	41 230	41 720
Abschreibung immaterielle Anlagen	2 429	480
Veränderung Rückstellungen	966	2 625
Übrige nicht monetäre Transaktionen	2 706	14 430
Nettoergebnis aus Veräusserung von Sachanlagen	(701)	(26)
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	2 403	(310)
Minderheitsanteile	8	(929)
Veränderung des Inventars	(522)	(708)
Veränderung der kurzfristigen Guthaben	(5 499)	(3 139)
Veränderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten	(9 566)	21 977
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>	<b>36 105</b>	<b>79 325</b>
Investition in Sachanlagen	(39 979)	(22 495)
Desinvestition von Sachanlagen	1 726	704
Investition in immaterielle Anlagen	(10 091)	(2 184)
Desinvestition von immateriellen Anlagen	(87)	0
Investition in Finanzanlagen	(10 816)	(2 828)
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>(59 247)</b>	<b>(26 803)</b>
Veränderung der langfristigen Guthaben	2 060	(1 688)
Veränderung der langfristigen Verbindlichkeiten	1 356	(29 582)
Eigene Aktien	(1 560)	0
Dividenden	(1 600)	(1 200)
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>256</b>	<b>(32 470)</b>
<b>Veränderung</b>	<b>(22 886)</b>	<b>20 052</b>
<b>Flüssige Mittel am Anfang der Periode</b>	<b>48 845</b>	<b>29 484</b>
Einfluss aus Fremdwährungsumrechnung	(99)	(691)
<b>Flüssige Mittel am Ende der Periode</b>	<b>25 860</b>	<b>48 845</b>

# Anhang der Konsolidierten Jahresrechnung 2011

## 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 2011 enthält überdies eine zusätzliche Rückstellung für allgemeine Geschäftsrisiken von CHF 3,2 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 fünf bis zwanzig 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	31.12.2011	31.12.2010
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	2 000 000	100,00	80,00
Unterbeteiligung der Termi AG, Chiasso:				
- Termi SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	95,00	95,00
Termi SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	5,00	5,00
Fidia SpA, Oleggio	EUR	260 000	97,00	97,00
Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	EUR	1 601 000	99,94	99,94
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	EUR	200 000	100,00	100,00
Unterbeteiligung der Hupac Intermodal NV, Rotterdam:				
- Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	EUR	1 601 000	0,06	0,06
Terminal Singen TSG GmbH, Singen	EUR	260 000	50,00	50,00
Intermodal Express LLC, Moskau	RUB	3 000 000	75,00	0,00

Folgende Beteiligungen wurden mit der Equity-Methode konsolidiert:

Gesellschaft	Sitz	Beteiligung in %	
		31.12.2011	31.12.2010
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	25,00
RAIpin AG	Olten (Schweiz)	33,11	33,11
SBB Cargo International AG	Olten (Schweiz)	25,00	0,00

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.

#### Umrechnungstabelle

	Bilanz		Erfogsrechnung	
	31.12.2011	31.12.2010	2011	2010
CHF/EUR	1,2158	1,2507	1,2336	1,3805

#### Konzerneigenkapitalnachweis

Beträge in 1 000 CHF	Aktienkapital	Reserven und Jahresergebnisse	Eigene Aktien	Umrechnungsdifferenzen	Total	Minderheitsanteile
Saldo am 1. Januar 2010	20 000	56 897	0	(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	0	(8 887)	72 914	213
Umrechnungsdifferenzen				(809)	(809)	(5)
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte				(522)	(522)	
Anpassung Eigenkapital		1 327			1 327	(13)
Anschaffungen eigene Aktien			(1 560)		(1 560)	
Dividende Muttergesellschaft		(1 600)			(1 600)	
Konsolidierter Jahresgewinn 2011		2 651			2 651	8
Saldo am 31. Dezember 2011	20 000	64 179	(1 560)	(10 218)	72 401	203

#### Andere Angaben gemäss Gesetz

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2011	31.12.2010
1. Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter	7 673	8 167
2. Sicherstellungen von Aktiven für eigene Verpflichtungen	91 591	93 877
3. Nichtbilanzierte Leasingverbindlichkeiten	0	5
Der angegebene Betrag beinhaltet alle künftigen Verbindlichkeiten aus bestehenden Leasingverträgen einschliesslich Zinsen und Spesen.		
4. Brandversicherungswerte der Sachanlagen	128 752	130 382
5. Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	602	635

#### Eigene Aktien

Namenaktien	31.12.2011	31.12.2010
Bestand am 01.01.2011	0	0
- Käufe 2011	400	0
- Verkäufe 2011	0	0
Bestand am 31.12.2011	400	0

Die eigene Aktien wurden zum Anschaffungspreis von CHF 1 560 000 ausgewiesen.

### **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).

### **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 2011**

Als Revisionsstelle haben wir die Konzernrechnung der Hupac AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang (Seiten 34 bis 39), für das am 31. Dezember 2011 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 2011 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 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, 16. April 2012

# Jahresrechnung Hupac AG

## Erfolgsrechnung 2011 und 2010

Beträge in 1 000 CHF	2011	2010
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	72 613	75 618
Andere Erlöse	3 441	3 149
Gestehungskosten	(28 679)	(26 738)
Bruttogewinn	47 375	52 029
Allgemeiner Aufwand	(1 215)	(1 626)
Abschreibungen Sachanlagen	(32 433)	(32 511)
Abschreibungen immaterielle Anlagen	(2 271)	(376)
Rückstellungen und Wertberichtigungen	(50)	(5 460)
Dividendenertrag	18	22
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	72	27
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	(99)	0
Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	11 397	12 105
Finanzertrag	966	1 250
Finanzaufwand	(2 473)	(2 518)
Währungsdifferenzen	(2 206)	(1 090)
Auflösung Rückstellungen Währungsverluste	0	1 090
Ordentliches Betriebsergebnis	7 684	10 837
Ausserordentlicher Ertrag	0	2 140
Ausserordentlicher Aufwand	(610)	(5 880)
Jahresgewinn vor Steuern	7 074	7 097
Steuern	(1 620)	(1 617)
Jahresgewinn	5 454	5 480

### Bemerkungen zur Erfolgsrechnung

Die Position *Erlöse aus Lieferungen und Leistungen* ist gegenüber dem Vorjahr um knapp 4% auf gut CHF 72,6 Mio. zurückgegangen. Der überwiegende Teil setzt sich aus Mieterlösen aus der Vermietung von Sachanlagen zusammen. Wegen der mangelnden Verfügbarkeit des Rollmaterials wurden die Vermietungsansätze leicht nach unten korrigiert.

In der Position *Andere Erlöse* bilden wir die staatlichen Finanzierungshilfen ab. Bei den rund CHF 3,4 Mio. handelt es sich um Beiträge für die Lärmsanierung des Rollmaterials. Diese sind im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um gut 9% angestiegen.

Die *Gestehungskosten* betragen für das Jahr 2011 knapp CHF 28,7 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Erhöhung von gut 7% entspricht. Die Instandhaltungskosten des Rollmaterials werden immer wichtiger und bilden den Hauptteil der Position *Gestehungskosten*. Der *Bruttogewinn* ist gegenüber 2010 um knapp 9% auf rund CHF 47,4 Mio. zurückgegangen.

Die Position *Allgemeiner Aufwand* konnte um gut 25% auf rund CHF 1,2 Mio. vermindert werden.

Die *Abschreibungen Sachanlagen* sind gegenüber dem Vorjahr auf einer Höhe von knapp CHF 32,5 Mio. fast konstant geblieben.

Die Position *Abschreibungen immaterielle Anlagen* enthält vornehmlich Goodwill-Abschreibungen auf Beteiligungen. Nach Berücksichtigung weiterer kleinerer Positionen weist die Hupac AG ein *Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen* von knapp CHF 11,4 Mio. aus, was gegenüber dem Vorjahr einem leichten Rückgang von fast 6% entspricht.

Der *Finanzertrag* ist gegenüber dem Vorjahr um 22,7% auf knapp CHF 1 Mio. zurückgegangen. Es handelt sich dabei insbesondere um Zinsen für Darlehen an Konzerngesellschaften. Der *Finanzaufwand* ist gegenüber dem Vorjahr um 1,8% auf knapp CHF 2,5 Mio. zurückgegangen. Die *Währungsdifferenzen* schlugen im Berichtsjahr 2011 mit gut CHF 2,2 Mio. zu Buche. Dies führt zu einem *Ordentlichen Betriebsergebnis* von knapp CHF 7,7 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Verringerung von 29% entspricht.

Nach Berücksichtigung der ausserordentlichen Positionen und nach Abzug der *Steuern* in der Höhe von gut CHF 1,6 Mio. weist die Hupac AG für das Geschäftsjahr 2011 einen *Jahresgewinn* von knapp CHF 5,5 Mio. aus, was gegenüber dem Vorjahr eine kleine Verringerung von 0,5% ausmacht.

## Bilanz per 31. Dezember 2011 und 2010

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2011	31.12.2010
<b>AKTIVEN</b>		
<b>UMLAUFVERMÖGEN</b>		
Flüssige Mittel	2 630	12 659
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4 706	13 089
- gegenüber Dritten	3 427	3 036
- gegenüber Konzerngesellschaften	1 513	10 257
- gegenüber Aktionären	32	12
- Delkredere	(266)	(216)
Andere Forderungen	2 722	1 608
- gegenüber Dritten	2 722	1 608
Lager	1 471	1 320
Eigene Aktien	1 560	0
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	4 228	1 757
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>17 317</b>	<b>30 433</b>
<b>ANLAGEVERMÖGEN</b>		
Finanzanlagen	85 381	76 240
- Beteiligungen	59 399	40 537
- Darlehen Dritte	265	2 195
- Darlehen Konzerngesellschaften	25 714	33 504
- Übrige Finanzanlagen	3	4
Sachanlagen	87 454	86 791
Immaterielle Anlagen	9 386	1 826
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>182 221</b>	<b>164 857</b>
<b>Total Aktiven</b>	<b>199 538</b>	<b>195 290</b>

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2011	31.12.2010
<b>PASSIVEN</b>		
<b>FREMDKAPITAL</b>		
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>		
Schulden aus Lieferungen und Leistungen	7 312	4 394
- gegenüber Dritten	4 703	2 021
- gegenüber Konzerngesellschaften	669	414
- gegenüber Aktionären	1 940	1 959
Kurzfristige Darlehen	10 258	18 500
- von Dritten	10 258	18 500
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	503	519
- gegenüber Dritten	503	519
Passive Rechnungsabgrenzungsposten und kurzfristige Rückstellungen	14 847	15 460
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>32 920</b>	<b>38 873</b>
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>		
Langfristige Verbindlichkeiten	52 223	47 000
- gegenüber Dritten	52 223	47 000
Langfristige Rückstellungen	38 336	37 212
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>	<b>90 559</b>	<b>84 212</b>
<b>Total Fremdkapital</b>	<b>123 479</b>	<b>123 085</b>
<b>EIGENKAPITAL</b>		
Aktienkapital	20 000	20 000
Allgemeine Reserve	2 883	4 842
Reserve für eigene Aktien	1 560	0
Reserve aus Kapitaleinlagen	459	0
Statutarische Reserven	45 500	41 600
Bilanzgewinn	5 657	5 763
- Gewinnvortrag	203	283
- Jahresgewinn	5 454	5 480
<b>Total Eigenkapital</b>	<b>76 059</b>	<b>72 205</b>
<b>Total Passiven</b>	<b>199 538</b>	<b>195 290</b>

Der nach der vereinfachten Methode "Jahresgewinn plus Abschreibungen und Veränderungen der Rückstellungen" berechnete Cash Flow beläuft sich im Jahr 2011 auf CHF 40,2 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Verringerung von 1% gleichkommt.

### Bemerkungen zur Bilanz

Die Bilanzsumme der Hupac AG ist im Geschäftsjahr 2011 auf gut CHF 199,5 Mio. angestiegen,

wobei insbesondere die Finanzanlagen die grösste Erhöhung ausweisen.

Auf der Passivseite ist das *Total Fremdkapital* gegenüber dem Vorjahr auf dem Niveau von rund CHF 123 Mio. konstant geblieben, wobei die Verschuldung bei Dritten im Berichtsjahr 2011 gegenüber dem Vorjahr leicht abgenommen hat.

Die Hupac AG verfügt per Ende 2011 über ein *Eigenkapital* von knapp CHF 76,1 Mio., was einer Eigenkapitalquote von 38,1% (Vorjahr 37%) gleichkommt.

# Anhang der Jahresrechnung 2011

## 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	31.12.2011	31.12.2010
2.1 Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter	39 550	38 157
2.2 Brandversicherungswerte der Sachanlagen	39 491	45 771
2.3 Wesentliche Beteiligungen		

Gesellschaft	Gesellschaftszweck	Grundkapital in 1 000	Kapitalanteil in %	
			31.12.2011	31.12.2010
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 2 000	100,00	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
Intermodal Express LLC, Moskau	Verkehrsbetrieb	RUB 3 000	75,00	0,00
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, Muttenz	Bahnbetrieb	CHF 24 723	25,00	25,00
RAlpin AG, Olten	Verkehrsbetrieb, Terminalbetrieb	CHF 4 530	33,11	33,11
SBB Cargo International AG, Olten	Bahnbetrieb	CHF 25 000	25,00	0,00

### 2.4 Eigene Aktien

Namenaktien	Anzahl Stk.	Betrag in CHF 1 000
Bestand am 01.01.2011	0	0
- Käufe 2011	400	1 560
- Verkäufe 2011	0	0
Bestand am 31.12.2011	400	1 560

## 2.5 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.

## 2.6 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.

## 3. Fortschreibung des Eigenkapitals

Beträge in 1 000 CHF	Aktienkapital	Allgemeine Reserve	Reserve für eigene Aktien	Reserve aus Kapitaleinlagen	Statutarische Reserven	Bilanzgewinn	Total
Saldo am 1. Januar 2010	20 000	4 822	0	0	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	0	0	41 600	5 763	72 205
Dividende						(1 600)	(1 600)
Zuweisung an Allgemeine Reserve		60				(60)	
Zuweisung an Reserve für eigene Aktien		(1 560)	1 560				
Zuweisung an Reserve aus Kapitaleinlagen		(459)		459			
Zuweisung an Statutarische Reserven					3 900	(3 900)	
Jahresgewinn						5 454	5 454
Saldo am 31. Dezember 2011	20 000	2 883	1 560	459	45 500	5 657	76 059

## Antrag über die Verwendung der allgemeinen Reserve und des Bilanzgewinns

Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung die nachstehende Verwendung vor:

	Allgemeine Reserve	Reserve aus Kapitaleinlagen	Statutarische Reserven	Bilanzgewinn
Anfangssaldo	4 901 600	0	45 500 000	203 183
Übertragung Reserve für eigene Aktien	(1 560 000)			
Übertragung Kapitaleinlagereserve	(458 880)	458 880		
Jahresgewinn				5 454 060
Total zur Verfügung des Generalversammlung	2 882 720	458 880	45 500 000	5 657 243
Ordentliche Dividende von CHF 80 pro anspruchsberechtigte Aktie <sup>1)</sup>				(1 600 000)
Zuweisung an Allgemeine Reserve	60 000			(60 000)
Zuweisung an Statutarische Reserve			3 800 000	(3 800 000)
Vortrag auf neue Rechnung	2 942 720	458 880	49 300 000	197 243

<sup>1)</sup> Die Verteilung drückt den höchsten Betrag auf der Basis der 20 000 ausgegebenen Aktien aus.

# Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung zur Jahresrechnung 2011

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Hupac AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 40 bis 43), für das am 31. Dezember 2011 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 2011 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 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 der allgemeinen Reserve und des Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Stefano Caccia

Claudio Cereghetti

Lugano, 16. April 2012

---

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



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

