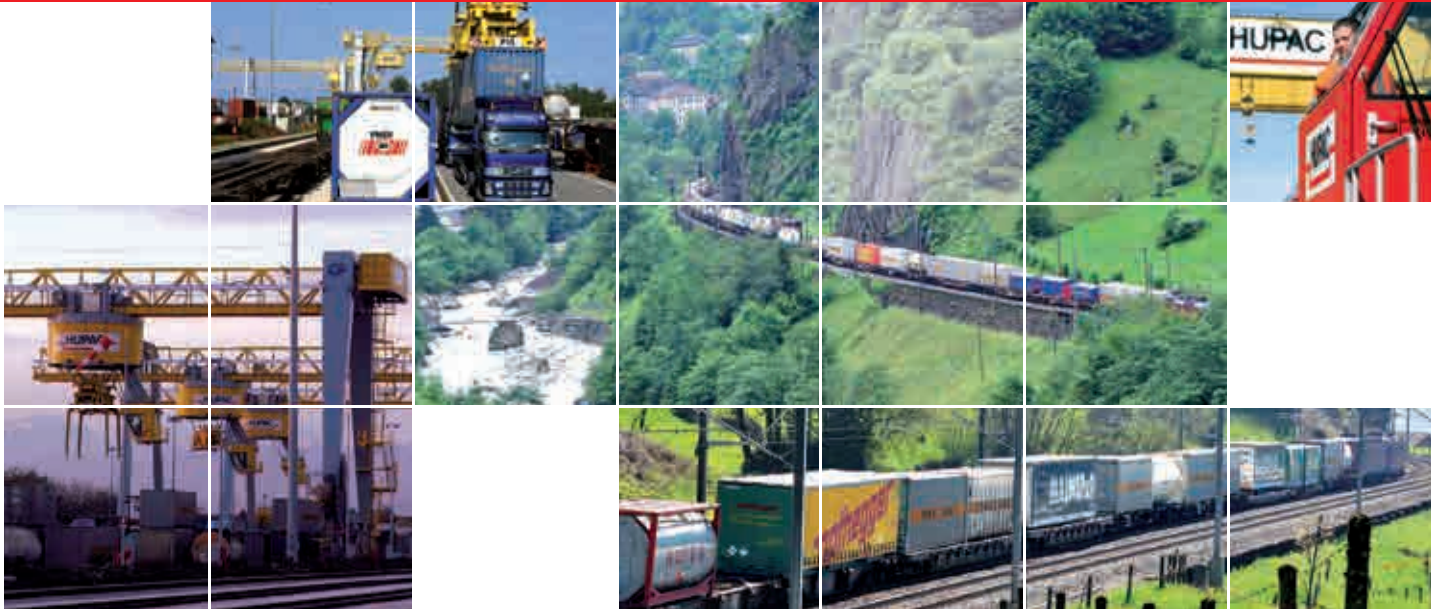


Geschäftsbericht 2012





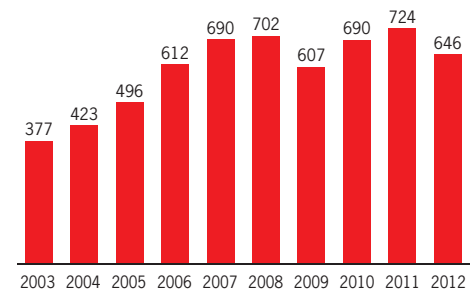
## Profil der Hupac Gruppe

# Facts & Figures

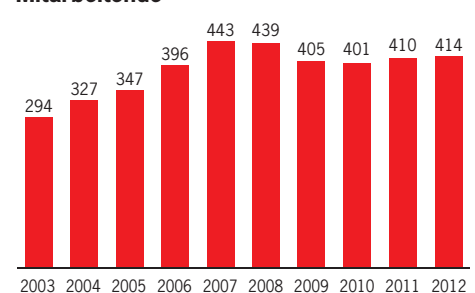
Gründungsjahr	1967
Aktienkapital	CHF 20 Mio.
Aktionäre	Über 100
Kapitalstruktur	72% Logistik- und Transportunternehmen 28% Bahnen
Hauptsitz	Chiasso
Operative Standorte/ Vertretungen	Basel, Busto Arsizio, Oleggio, Piacenza, Singen, Köln, Duisburg, Rotterdam, Antwerpen, Taulov, Warschau, Moskau
Positionierung	Unabhängiger Operateur des Kombinierten Verkehrs
Verkehrsangebot	Shuttle Net: europaweites Netzwerk für den Kom- binierten Verkehr mit Schwerpunkt Alpen transit und ergänzenden Angeboten auf der Ost-West-Achse (Spa- nien, Osteuropa, Südosteuropa, Russland, Far East)
Kunden	Transport- und Logistikunternehmen
Verkehrsvolumen	646.214 Strassensendungen
Mitarbeitende	414
Rollmaterial	5.166 Wagenmodule 13 Strecken- und/oder Manöverlokomotiven
Terminalbetrieb	Busto Arsizio-Gallarate, Novara RAlpin, Piacenza, Aarau, Basel, Chiasso, Lugano Vedeggio, Singen, Antwerpen
Informationstechnik	Goal, integrierte Softwarelösung für den Kombinierten 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 454,5 Mio. (EUR 377,1 Mio.) Jahresgewinn CHF 4,4 Mio. (EUR 3,6 Mio.) Cash flow CHF 48,1 Mio. (EUR 39,9 Mio.)
Stand: 31.12.2012	

## Verkehrsvolumen

Strassensendungen in 1000

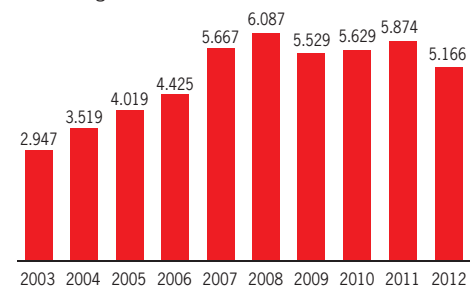


## Mitarbeitende

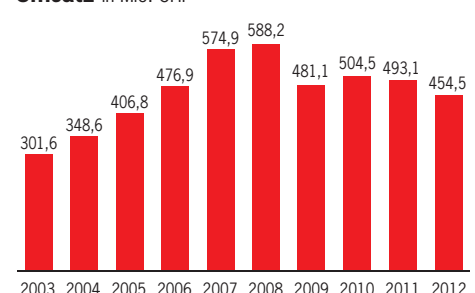


## Rollmaterial

Anzahl Wagenmodule



## Umsatz in Mio. CHF



# 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.

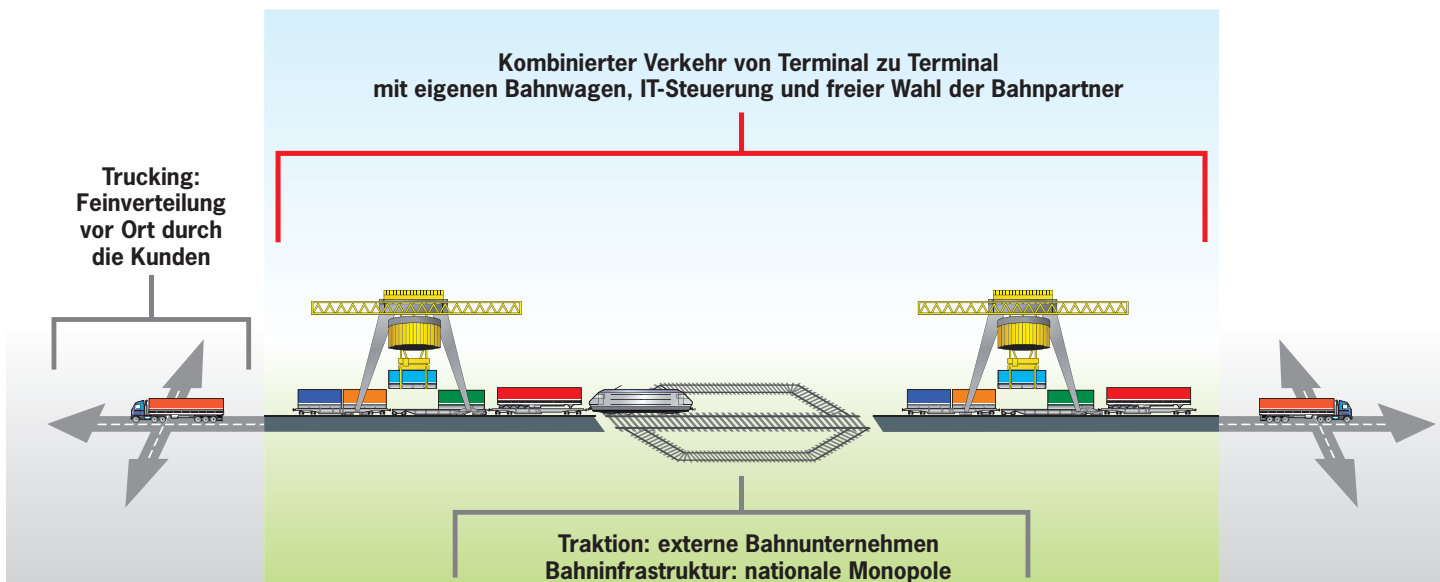
Das Netzwerk der Hupac zählt 100 Züge täglich zwischen den grossen europäischen Wirtschaftsräumen. Im Jahr 2012 betrug das Verkehrsvolumen 646.000 Strassensendungen. Die Hupac Gruppe beschäftigt rund 410 Mitarbeiter in 13 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, in Deutschland, Italien, den Niederlanden, Belgien, Dänemark, Polen und Russland.

Die Hupac AG wurde 1967 in Chiasso gegründet. An der Gesellschaft sind über 100 Aktionäre 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 5.200 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. Die Bahntraktion wird von externen Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt. Die Zubringer- und Abholtransporte vom Abgangsstandort zum Terminal sowie vom Terminal zur Enddestination erfolgen unter der Regie der Transportunternehmen. Hupac setzt sich für offene Bahnmärkte ein und bietet ihre Verkehrsleistungen allen Transporteuren an.

## Geschäftsmodell der Hupac



# Geschäftsbericht 2012



## Einleitung

Vorwort	2
Kombinierter Verkehr – System mit Zukunft	4

## Die Hupac Gruppe

Vision und Leitbild	7
Corporate Governance	9
Das Jahr 2012 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

# Chancen der Marktöffnung nutzen



Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freunde des Unternehmens

Hupac blickt auf ein schwieriges Jahr zurück. Die Wirtschaftskrise drosselte den internationalen Güteraustausch; Italien war besonders betroffen. Zusätzlich zur rezessiven Entwicklung litt der Kombinierte Verkehr unter teils wochenlangen Infrastrukturunterbrüchen. Gesamthaft betrug der Volumenrückgang 10,7% im Vergleich zum Vorjahr.

Die anhaltend schwachen Impulse auf der Nachfrageseite erhöhten den Wettbewerbsdruck im gesamten Transportmarkt. Überkapazitäten, Preisdruck und Erosion der Margen setzten eine negative Dynamik in Gang. Die Folgen waren vielerorts zu spüren.

Auch Hupac war verstärkt dem Wettbewerb ausgesetzt. Gut so. Das setzt Kräfte frei und beschleunigt den Gang. Hupac behauptete sich erfolgreich gegenüber einer Vielzahl von Kombi-Operateuren, die im Kernmarkt des Alpentransits mit unterschiedlichen Zielen, Geschäftsmodellen und Handlungsspielräumen unterwegs sind. Das gewiss nicht einfache Geschäftsjahr 2012 konnte Hupac mit zufriedenstellendem Gewinn und Cash flow abschliessen.

Hupac will ihren Kunden auch morgen und übermorgen ein zuverlässiges, marktfähiges Transportsystem im Kombinierten Verkehr bereitstellen. Im vergangenen Jahr haben wir das Unternehmen konsequent weiterentwickelt mit dem Ziel, die Kosten zu senken, die Effizienz zu steigern und die vielfältigen Bedürfnisse des Markts zu befriedigen.

Erstens hat Hupac neue, zukunftssträchtige Märkte erschlossen und ausgebaut. Einige Verkehrskonzepte wurden rationalisiert und nachhaltig verbessert. Aus Verkehren, wo dies nicht möglich war, hat sich Hupac zurückgezogen.

Zweitens hat Hupac den partiellen Selbsteintritt in die Rollmaterialinstandhaltung fortgesetzt. Im September wurde das Radsatzaufbereitungszentrum in Busto Arsizio eröffnet. Die Anlage schafft die erforderlichen Kapazitäten, damit die Wagenflotte der Hupac effizienter bewirtschaftet werden kann.

Drittens starteten wir vertiefte Gespräche mit unseren wichtigsten Bahnpartnern, bei denen die kompletten Produktionsprozesse auf den Prüfstand gehoben werden. Das Ziel ist, Rationalisierungspotenziale aufzuspüren und gemeinsam im Interesse des Markts auszuschöpfen.

Und viertens entwickelte Hupac ihre Verkaufspolitik weiter, indem sie Lösungen für Kunden mit regelmässigen, paarigen Verkehrsaufkommen bei entsprechender Mengenverpflichtung anbietet. Mit einer verstärkten Verkaufsorganisation wird Hupac die Kundennähe weiter intensivieren.

Doch etliche Produktionsfaktoren des Kombinierten Verkehrs können nicht von Hupac bestimmt werden. Der geplante Ausbau der Gotthardlinie für 750 Meter lange Züge mit Profil P400 bis zu den italienischen Terminals via Luino und Chiasso soll die Produktivität erhöhen und das Segment der Sattelaufleger erschliessen. Hier ist die Durchsetzungskraft der Politik gefordert.

Auch im Regelwerk der Schiene liegt ein hohes Innovationspotenzial. Während der voll liberalisierte Strassentransport seine Leistungsfähigkeit kontinuierlich erhöht, kämpft die Bahnbranche weiterhin mit technischen Hürden und monopolistischen Interessen. Das Vierte Bahnpaket der EU ist eine Chance, um durch Interoperabilität die Strukturkosten der Bahn zu senken, Quersubventionierungen zu unterbinden und das nachhaltige Wachstum der Schiene zu fördern. Packen wir's gemeinsam an!

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 2013

# Nachhaltig wirtschaften, gemeinsam wachsen



Liebe Aktionäre, Kunden, Partner, Mitarbeitende

Kein Ereignis hat das vergangene Jahr so geprägt wie die zahlreichen Unterbrüche der Gotthardstrecke. Felsstürze bei Gurtellen bewirkten Sperrungen für die Dauer von einer Woche im März, vier Wochen im Juni und erneut von einer Woche im November. Pro Tag waren etwa fünfzig Züge der Hupac direkt betroffen.

Doch in der Krise zeigt sich der Charakter. Infrastrukturbetreiber, Behörden, Bahnunternehmen, Kombi-Operateure und Transporteure arbeiteten Hand in Hand mit dem Ziel, aus den geringen Kapazitäten des Alternativkorridors via Lötschberg das meiste herauszuholen. Zum ersten Mal wurde dem Güterverkehr Vorfahrt gegenüber dem Personenverkehr gewährt, der ja eher auf andere Verkehrsträger ausweichen kann. Von Tag zu Tag spielte sich das Notfallprogramm besser ein. Dennoch konnte für rund die Hälfte der Hupac Verkehre keine zufriedenstellende Lösung gefunden werden, insbesondere auf den Kurzstreckenrelationen Süddeutschland ↔ Italien, Schweiz ↔ Italien und im Schweizer Binnenverkehr. Ein Verlust von rund 25.000 Strassensendungen beziehungsweise 6% des Jahresvolumens im transalpinen Verkehr durch die Schweiz war die Folge.

Für die Zukunft gilt es, griffige Alternativkonzepte per Bahn für den Fall von signifikanten Infrastrukturstörungen vorzubereiten. Die Möglichkeit, auf andere Strecken auszuweichen, erweist sich einmal mehr als enorm wichtig für die Stabilität und die Zuverlässigkeit des Güterverkehrs. Die Eröffnung des Gotthardbasistunnels Ende 2016 wird die Situation im Alpentransit nachhaltig entlasten.

Im vergangenen Jahr durfte Hupac ihr 45-jähriges Bestehen feiern – ein Ereignis, das in Zeiten schnelllebigiger Wirtschafts- und Unterneh-

menszyklen einen hohen Stellenwert hat. Das Business-Modell der Hupac – Schienentransporte von Terminal zu Terminal mit eigenen Assets wie Terminals und Rollmaterial – hat sich bewährt. Hupac spezialisiert sich auf die Rolle des neutralen Konsolidators, der die Sendungsvolumen zahlreicher Transportunternehmen bündelt und auf regelmässigen Ganzzügen in einem europaweiten Netz befördert.

Anlässlich der Feier zur 45. Generalversammlung in Lugano konnte Hupac einen weiteren zukunftsweisenden Schritt vollziehen. Gemeinsam mit Mauro Moretti, CEO der Italienischen Bahnen, wurde ein Memorandum of Understanding zwischen FSI, FS Logistica, Cemat und Hupac unterzeichnet. Das Ziel ist die weitere Entwicklung von Terminalkapazitäten in Norditalien in Hinblick auf die Verkehrsvolumen, die mit der Inbetriebnahme der Flachbahn via Gotthard erwartet werden. Als Standorte für neue Umschlagsanlagen wurden Mailand, Piacenza und Brescia identifiziert. Die Projektierung eines Terminals im Areal von Milano Smistamento wurde im laufenden Jahr in Angriff genommen.

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 2013

# 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 fünfzig Jahren in Europa eingeführt und ist heute eine wichtige Alternative für den Gütertransport. Rund 140 Anbieter sind in dieser Branche tätig. Als Pionier des Kombinierten Verkehrs und Marktführer im Alpen transit fühlt sich Hupac dem kontinuierlichen Ausbau des Systems verpflichtet.

## Die Verkehrstechnik

Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) wird die Ladeeinheit 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 Ladeeinheit, 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:

- ▶ 100.000 genormte Ladeeinheiten
- ▶ 20 Millionen Container weltweit
- ▶ 60.000 Trag- und Taschenwagen in verschiedenen technischen Ausführungen
- ▶ 400 Terminals
- ▶ 2.000 Cargo-Lokomotiven
- ▶ Europaweite Bahninfrastrukturen, die den Anforderungen des Kombinierten Verkehrs Rechnung tragen.

## Der Markt

Der Kombinierte Verkehr ist ein Wachstumsmarkt mit einem Transportvolumen von europaweit 192 Mio. Tonnen Gütern und einer jährlichen Wachstumsrate von durchschnittlich 7,7%. Wettbewerbsfähig gegenüber der Strasse ist der Kombinierte Verkehr auf langen Strecken ab 500 km, im Alpen transit bereits ab 300 km. Die bestehenden Engpässe im Strassengüterverkehr, günstige verkehrspolitische Rahmenbedingungen und die positive Umweltbilanz sind die wichtigsten Markttreiber.

## Die Kunden

Transportunternehmen, die den unbegleiteten Kombinierten Verkehr nutzen, treffen eine langfristige Systementscheidung und tätigen erhebliche Investitionen. Dazu gehören spezifische, für den Bahnverlad geeignete Ladeeinheiten mit Greifkranken 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 güterverkehrsgerechter 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

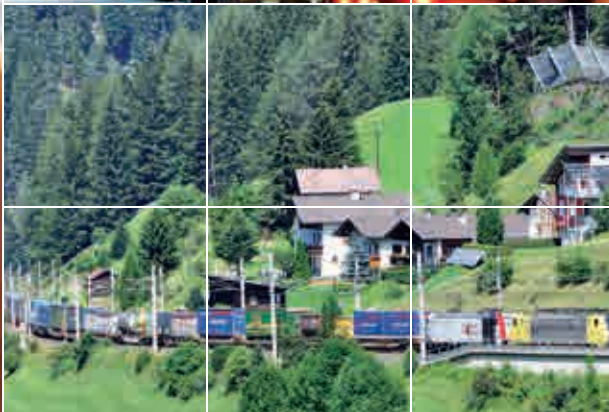
2011 generierte die Branche einen Jahresumsatz von 5,3 Milliarden Euro und bot 39.000 Arbeitsplätze bei Operateuren, Terminals und Bahnen. Die CO<sub>2</sub>-Einsparungen gegenüber dem reinen Strassenverkehr beliefen sich auf 6,7 Millionen Tonnen. Die Verringerung der externen Kosten, welche sich aus der Verlagerung der Volumen von der Strasse auf die Schiene ergibt, lässt sich auf 2,2 Milliarden Euro beziffern. Damit leistet der Kombinierte Verkehr einen wichtigen Beitrag für Gesellschaft und Umwelt.

Quelle: UIC, Report on Combined Transport, 2012





## Die Hupac Gruppe



# Vision und Leitbild

## **Vision: "Moving together"**

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

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

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

## **Leitbild: "Kompetent und zuverlässig"**

### **Güterverkehr verlagern**

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

### **Kundenorientiert handeln**

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

### **Gut ausgebildete, motivierte 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**

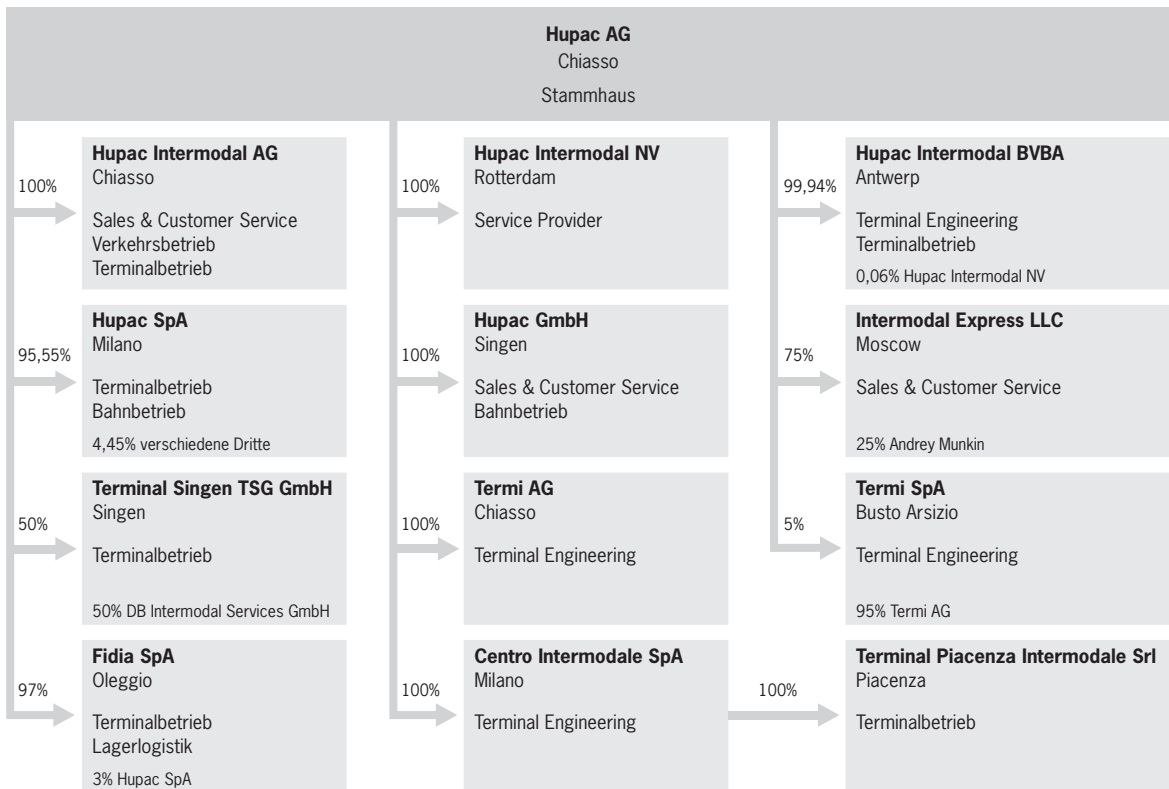
Im Bahnbereich arbeiten wir mit unseren Partnern nach dem Prinzip der "durchgehenden Traktionsverantwortung" zusammen. Wir unterstützen die Bahnliberalisierung und setzen auf eine enge, synergische Zusammenarbeit mit einer Vielzahl von Bahnpartnern.

### **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	55	Präsident seit 1993	Schweizer	1987	2013
Dr. Thomas Baumgartner	58	Mitglied	Italiener	1990	2013
Thomas Hoyer	62	Mitglied	Deutscher	1988	2013
Ing. Nicolas Perrin	53	Mitglied	Schweizer	2008	2013
Nils Planzer	41	Mitglied	Schweizer	2008	2013
Peter Hafner	56	Sekretär	Schweizer	1999	2013

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

<b>Hupac AG</b>		Bernhard Kunz Peter Hafner Aldo Croci Leonardo Fogu Peter Howald Giorgio Pennacchi Piero Solcà	Direktor Stv. Direktor und Finance & Administration Information Technology Fleet Management Sales & Operations Engineering Logistics & Infrastructures
<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 Kerstin Corvers	Direktor Direktorin
<b>Termi AG</b>		Peter Hafner	Direktor
<b>Termi SpA</b>		Peter Hafner Francesco Crivelli	Präsident Delegierter VR
<b>Fidia SpA</b>		Francesco Crivelli	Delegierter VR
<b>Centro Intermodale SpA</b>		Peter Hafner	Präsident
<b>Terminal Piacenza Intermodale Srl</b>		Piero Solcà	Präsident

Stand 31.12.2012

# Corporate Governance

## Struktur der Hupac Gruppe

Ende 2012 bestand die Hupac Gruppe aus 13 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 Dezember 2012 übernahm die Hupac AG die Aktien der Centro Intermodale SpA mit Sitz in Mailand. Das Unternehmen besitzt Grundstücke für den Bau eines Terminals in Piacenza, dem strategisch interessanten Kreuzungspunkt der Korridore 1 und 5. Daneben hält die Centro Intermodale SpA 100% an der Terminal Piacenza Intermodale Srl. Diese Gesellschaft betreibt eine Umschlaganlage in Piacenza mit Verkehren verschiedener Operateure.

## Verwaltungsrat

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

## Kapitalstruktur

Im Berichtsjahr verfügte die Hupac AG über ein Aktienkapital von CHF 20 Mio. Am Unternehmen sind über 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.

Im Berichtsjahr wurde ein Kapitalbeteiligungsmodell für leitende Mitarbeiter umgesetzt.

## Wesentliche Minderheitsbeteiligungen

Hupac hält wesentliche Minderheitsbeteiligungen an verschiedenen Unternehmen im Tätigkeitsumfeld des Kombinierten Verkehrs. Ende 2012 waren dies die Kombi-Operateure Cemmat und RALpin, die Terminalgesellschaft Combinant, der Datenverarbeitungsdienstleister Cesar Information Services sowie die Bahnverkehrsunternehmen SBB Cargo International und Crossrail.

Kleinere Beteiligungen hält Hupac bei den Terminalgesellschaften KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen, DIT Duisburg Intermodal Terminal und Eurogateway (Novara), am Operateur Kombiverkehr GmbH & Co. KG, am Branchenverband UIRR und am Terminaleigentümer Centro Interportuale Merci (Novara).

## Organisationsreglement

Das Organisationsreglement der Hupac Gruppe regelt die Konstituierung und Beschlussfassung sowie die Aufgaben und Zuständigkeiten des Verwaltungsrats, des Präsidiums des Verwaltungsrats, des Gremiums aus Verwaltungsratspräsident und Direktor sowie 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 Risiko-steuerung 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 wurde das Wechselkursrisiko durch eine Reihe von Massnahmen gesenkt. In einigen Terminals wurden betriebliche Risiken erkannt und durch infrastrukturelle Eingriffe behoben.

# Das Jahr 2012 im Überblick

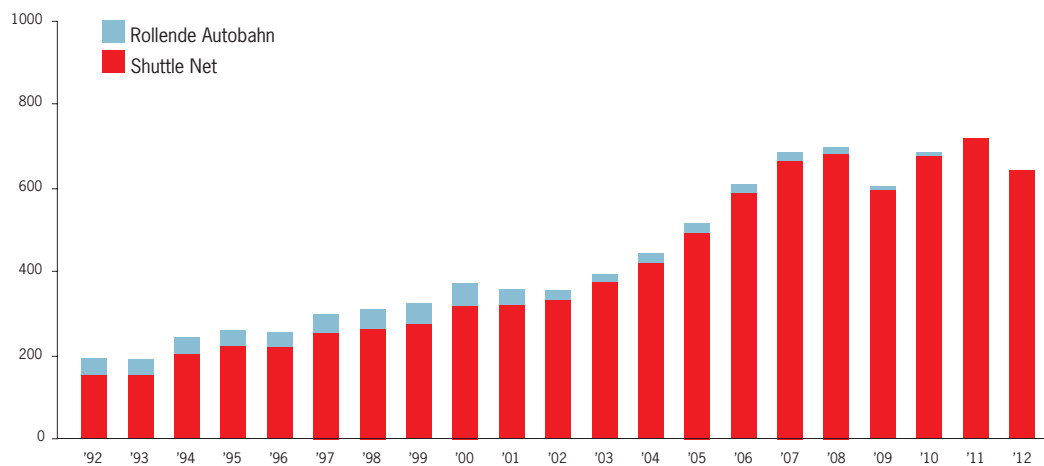
---

<b>April</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Start des Company trains zwischen Wien und Edirne</li><li>▶ Verkehrsaufnahme auf der Relation Rothenburg ⇌ Busto Arsizio</li></ul>
<b>Mai</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Feier zum 45-jährigen Bestehen der Hupac in Lugano</li><li>▶ Unterzeichnung eines Memorandums of Understanding zwischen FSI, FS Logistica, Cemat und Hupac zur Entwicklung von Terminalkapazitäten in Norditalien</li><li>▶ Bestellung von 75 Taschenwagen T4.2 und T5</li></ul>
<b>Juni</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Enge Zusammenarbeit mit Bahnpartnern und Behörden während der vierwöchigen Sperrung der Gotthardstrecke in Folge eines Felssturzes</li></ul>
<b>September</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Inbetriebnahme der Radsatzaufbereitungsanlage in Busto Arsizio</li></ul>
<b>November</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Restrukturierung des Netzwerks in Polen</li><li>▶ Fertigstellung des sechsten Gleises der Bereitstellungsgleisgruppe im Terminal Busto Arsizio-Gallarate</li></ul>
<b>Dezember</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Übernahme der Aktien der Centro Intermodale SpA, Milano</li><li>▶ Wiederaufnahme der Verbindung Antwerpen ⇌ Barcelona Morrot</li><li>▶ Einführung des Moduls Preismanagement als erste Etappe des administrativen Reengineerings</li></ul>

---

## Verkehrsentwicklung 1992-2012

Strassensendungen in 1000





Stand: April 2013

**Shuttle Net:  
unbegleiteter Kombierter 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 schnell und wirtschaftlich abzudecken.



# Die Nachhaltigkeitsstrategie der Hupac im Gütertransport

## Wie innovationsfähig ist die Verkehrspolitik?

### EU-Weissbuch: Kompass für die Rahmenbedingungen des Kombinierten Verkehrs

Die Geschäftstätigkeit der Hupac wird massgeblich von politisch gesetzten Rahmenbedingungen bestimmt. Zahlreiche Produktionsfaktoren des Kombinierten Verkehrs liegen direkt oder indirekt in der öffentlichen Hand: die Schieneninfrastruktur, die staatlichen Bahnen, die bahneigenen Rollmaterialwerkstätten. Auch nationale und internationale Regulierungen in Bezug auf Bahnbetrieb, Sicherheit, Zoll usw. sind von der Politik und der öffentlichen Verwaltung vorgegeben.

Die Innovationsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs ist daher auf weiten Strecken abhängig von der Innovationsfähigkeit der Verkehrspolitik. Wie so oft, klappt auch in diesem Bereich die Schere zwischen Anspruch und Wirklichkeit weit auseinander. Zwar strebt die EU ehrgeizige Ziele für den Güterverkehr an: Bis 2030 sollen 30% des Strassengüterverkehrs über 300 km auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn oder Schiff verlagert werden, bis 2050 mehr als 50% (Weissbuch "Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum", März 2011). Doch die Realisierung der vorgesehenen Massnahmen trifft auf zahlreiche Widerstände und verläuft sehr zögerlich.

Hupac unterstützt die vorgeschlagenen Initiativen. Sie sind geeignet, um die regulatorischen und betrieblichen Rückstände des Schienengüterverkehrs zu überwinden:

- ▶ Einheitliche Genehmigung von Fahrzeugtypen und Sicherheitszertifikate für Eisenbahnverkehrsunternehmen durch Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur ERA
- ▶ Entwicklung eines integrierten, auch die Wegegeltete einschliessenden Betriebskonzepts für die Güterverkehrskorridore
- ▶ Effektiver, diskriminierungsfreier Zugang zur Schieneninfrastruktur, insbesondere durch strukturelle Trennung zwischen Bahninfrastruktur und -betrieb.

Verkehrspolitische Handlungsbedarf besteht auch im Bereich der Bahninfrastruktur. "Die Infrastruktur gibt der Mobilität Gestalt", formulieren die Autoren des EU-Weissbuchs treffend. Gemäss einer Studie der KTH Railway Group erhöht die Schiene ihren Marktanteil im langströmigen Güterverkehr ab 300 km von 25% auf 60%, wenn die Leitlinien der EU bis 2050 umgesetzt werden. Allein der Ausbau oder die Modernisierung der Schienennetzkapazität in diesem Umfang stellt eine enorme Herausforderung an die Innovationsfähigkeit der Politik in den beteiligten Staaten dar.

## Standpunkte der Hupac

Der Kombinierte Verkehr bewegt sich im Spannungsfeld gesellschaftlicher Erwartungen und wirtschaftlicher Realität. Hupac unterstützt aktiv die Ausgestaltung der Rahmenbedingungen, die für die weitere Entwicklung des Kombinierten Verkehrs im Sinne der Ko-Modalität erforderlich sind.

### Marktöffnung: Triebfeder für erfolgreichen Schienengüterverkehr

Während der liberalisierte Strassentransport seine Produktivität und Leistungsfähigkeit in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich erhöhte, steht die Bahnbranche noch am Anfang des Liberalisierungsprozesses und kämpft weiterhin mit technischen Hürden und monopolistischen Interessen. In der Einleitung zum 4. Bahnpaket (Januar 2013) beschreibt die Europäische Kommission die unzureichende Marktöffnung, die Eintrittshürden für neue Bahnunternehmen, die Diskriminierungen im täglichen Betrieb und die marktverzerrenden Quersubventionierungen innerhalb integrierter Bahnunternehmen.

Hupac ist überzeugt, dass die vollständige Liberalisierung dem Bahnmarkt die entscheidenden Impulse für kundenorientierte Dienstleistungen und nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg verschafft.

Standpunkte:

- ▶ Bahnliberalisierung europaweit vorantreiben
- ▶ Trennung von Infrastruktur und Betrieb, um betriebliches und finanzielles Diskriminierungspotenzial der Staatsbahnen wirkungsvoll einzudämmen; entweder durch vollständige rechtliche und organisatorische Ausgliederung des Infrastrukturbetreibers oder durch Errichtung von starken "Chinesischen Mauern" innerhalb der integrierten Unternehmen
- ▶ Schlagkräftige, unabhängige Überwachungsstellen einrichten, um den Liberalisierungsprozess aktiv zu begleiten
- ▶ Geeignete Rahmenbedingungen für private Investitionen in das Bahnsystem schaffen
- ▶ Technische Hürden und Einstiegsbarrieren abbauen, damit alle Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Chance im liberalisierten Bahnmarkt haben
- ▶ Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur mit dem Ziel, europaweite Interoperabilität und einheitliche Sicherheitsvorschriften zu erreichen
- ▶ Homologierungsprozesse für Rollmaterial vereinfachen und international harmonisieren
- ▶ Internationaler Lokführerschein.

### Infrastrukturoffensive für die Schiene

In den vergangenen Jahrzehnten wurde überall in Europa in die Strasseninfrastruktur investiert, während die Schiene vielfach vernachlässigt wurde. Investitionen in die Bahninfrastruktur sind häufig vom wirtschaftlich erfolgreichen Personenfernverkehr



getrieben. Ein gefährlicher Teufelskreis setzt sich in Gang: Für die spezifischen Anforderungen des Güterverkehrs – lange, schwere, hohe, langsamere Züge – werden keine ausreichenden Kapazitäten zur Verfügung gestellt. Dies bewirkt Ineffizienzen und Produktivitätsverluste, was die Attraktivität und den wirtschaftlichen Erfolg des Schienengüterverkehrs weiter schmälert.

Für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene braucht es eine europaweit koordinierte, langfristige Infrastrukturoffensive.

Standpunkte:

- ▶ EU-Güterverkehrskorridore zielstrebig ausbauen in Hinblick auf Kapazität, Qualität und durchgehende Interoperabilität
- ▶ NEAT-Anschlüsse im Norden und im Süden rechtzeitig bereit stellen
- ▶ Produktivität der Schiene erhöhen: längere Züge (700 bis 750 m) und höhere Zugfolge durch einheitliche Zugsicherungssysteme (ETCS)
- ▶ Durchgängiger Ausbau des Gotthardkorridors für 4-Meter-Sattelaufleger bis 2020
- ▶ Benchmarking und wirkungsvolle Kontrolle der Infrastrukturkosten: Trassen- und Energiepreise müssen bezahlbar bleiben
- ▶ Lärmsanierung durch Bonus für geräuscharme Güterwagen vorantreiben
- ▶ Prioritätenregelung überarbeiten: Gleichberechtigung von Personen- und Güterverkehr herstellen
- ▶ Investitionen in die Technik des europaweit standardisierten, industriell produzierenden Kombinierten Verkehrs fördern; Insellösungen vermeiden
- ▶ Terminalengpässe beheben, beispielsweise in Rotterdam, Antwerpen, Rhein/Ruhr, Ost-Italien, Polen: "Ohne Terminals kein Kombiniertes Verkehr".

#### **Chancengleichheit Strasse/Schiene**

Hupac unterstützt das Prinzip des wesensgerechten Einsatzes der Verkehrsmittel: Die Bahn ist für

lange Strecken und grosse Volumen geeignet, während die Strasse durch ihre grössere Flexibilität für kurze Strecken und kleinere Volumen vorteilhaft ist. Besonders zeitkritische Sendungen sind häufig besser auf der Strasse unterwegs, während Ladungen mit hohen Sicherheitsanforderungen am besten auf der Schiene fahren. Doch abgesehen von diesen systemischen Unterschieden beeinflussen eine Fülle von Regelungen das Verhältnis der beiden Verkehrssysteme. Sie dienen dem Ausgleich bestehender infrastruktureller Unterschiede, kompensieren externe Kosten oder sind Ausdruck einer politisch gewollten Lenkung im Interesse der Allgemeinheit.

Für Hupac steht das Prinzip der Chancengleichheit im Vordergrund: Strasse und Schiene sollen mit gleich langen Spiessen im Markt bestehen können.

Standpunkte:

- ▶ Beibehaltung der heutigen Masse und Gewichte der Strassenfahrzeuge, um die Kompatibilität mit den Bahnwagen des Kombinierten Verkehrs zu gewährleisten
- ▶ Beibehaltung der strassenseitigen Nacht- und Wochenendfahrverbote und der Ausnahmeregelungen für den Kombinierten Verkehr
- ▶ Keine Wettbewerbsverzerrung Strasse/Schiene durch Zulassung von Gigalinern
- ▶ Regelmässige Überprüfung der externen Kosten der verschiedenen Verkehrsträger und der Massnahmen zur Internalisierung (z. B. Eurovignette)
- ▶ Angemessene Förderung des alpenquerenden Kombinierten Verkehrs bis zur Öffnung eines leistungsfähigen Kombiverkehrs-Korridors via Gotthard (750 m lange Züge, Profil P400)
- ▶ Knappe Bahnkapazitäten effizient nutzen: schwerpunktmässiger Ausbau des verlagerungseffizienten UKV, Rola als Ergänzungsangebot
- ▶ Alpentransitbörse: mehr Risiken als Chancen durch langwierigen Verhandlungsprozess mit der EU.



# 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 das Mutterhaus Hupac AG, das für das operative Geschäft verantwortliche Tochterunternehmen Hupac Intermodal AG, die niederländische Filiale Hupac Intermodal NV und die italienische Hupac SpA.

Im September 2010 wurden das Qualitäts- und das Umweltmanagementsystem der Hupac Gruppe für drei Jahre rezertifiziert. Im April und im November des Berichtsjahres wurden Zwischenaudits in den Standorten Basel, Chiasso und Busto Arsizio durchgeführt und positiv abgeschlossen.

## 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 bestanden. 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 2012 wurden die Prozesse des Instandhaltungsmanagements im Rahmen eines Überwachungsaudits erfolgreich rezertifiziert. Im laufenden Jahr bereitet sich Hupac auf die Zertifizierung gemäss EU-Verordnung 445/2011 vor.

# 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

Auf Grund des Volumenrückganges im Berichtsjahr 2012 haben sich die Erlöse aus Lieferungen und Leistungen ebenfalls um 7,8% auf rund CHF 454,5 Mio. verringert. Die Position "Andere Erlöse" beinhaltet die staatlichen finanziellen Unterstützungen. Diese sind gegenüber dem Vorjahr um 8,1% zurückgegangen.

Die Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen haben sich gegenüber dem Vorjahr um 8,7% auf knapp CHF 425,5 Mio. vermindert. Dies führte im Berichtsjahr zu einem Bruttogewinn von gut CHF 98,6 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Verringerung von 4,2% entspricht.

Der Jahresgewinn der Gruppe ist im Berichtsjahr 2012 um 65,6% auf knapp CHF 4,4 Mio. angestiegen. Die ungenügende Wagenverfügbarkeit ausgelöst durch die Fortsetzung der Wagenrückrufaktion durch SBB hat sich auch im Berichtsjahr 2012 stark negativ auf das Jahresergebnis ausgewirkt.

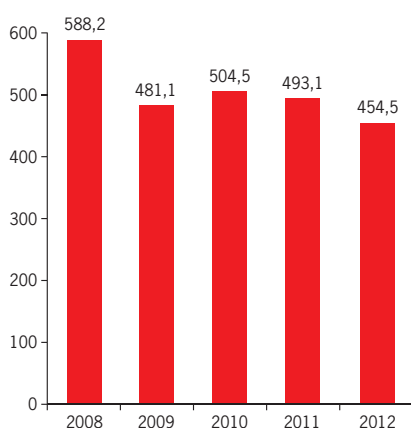
Der Cash flow der Gruppe gemäss der vereinfachten Berechnungsmethode Jahresgewinn plus Abschreibungen und Veränderungen der Rückstellungen belief sich per Jahresende auf rund CHF 48,1 Mio. Dies entspricht einem kleinen Zuwachs von 1,2%.

Die Investitionen in Sachanlagen haben sich im Jahr 2012 auf CHF 33,3 Mio. belaufen und betrafen vornehmlich die Anschaffung von Bahnwagen, die Vervollständigung des Terminals Busto Arsizio-Gallarate sowie den Bau der Radsatzaufarbeitungsanlage in Busto Arsizio.

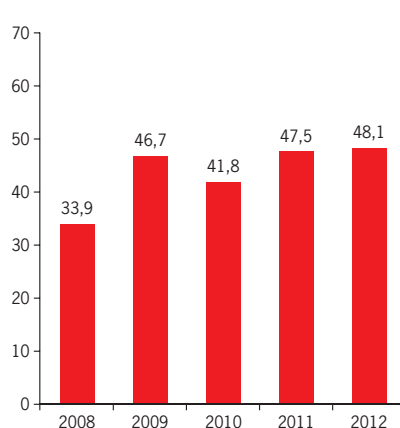
Unter Berücksichtigung der weiterhin schwierigen wirtschaftlichen Situation kann die Entwicklung der Hupac Gruppe im Berichtsjahr 2012 als zufriedenstellend bezeichnet werden.

Zahlen in CHF 1000	2012	2011	%
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	454.499	493.128	-7,8
Andere Erlöse	69.630	75.735	-8,1
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen	425.483	465.861	-8,7
Bruttogewinn	98.646	103.002	-4,2
Jahresgewinn der Gruppe	4.390	2.651	65,6
Cash flow der Gruppe	48.097	47.506	1,2

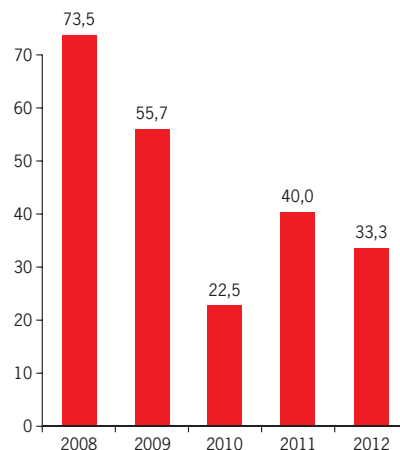
**Umsatz**  
in Mio. CHF



**Cash flow**  
in Mio. CHF



**Investitionen in Sachanlagen**  
in Mio. CHF



# Verkehrsentwicklung

Im Geschäftsjahr 2012 hat Hupac insgesamt 646.214 Strassensendungen bzw. 1,3 Mio. TEU im unbegleiteten Kombinierten Verkehr befördert. Damit haben die Kunden der Hupac die Strassen Europas von täglich 2.800 Lkw-Fahrten entlastet und einen bedeutenden Beitrag für einen nachhaltigen und umweltschonenden Güterverkehr geleistet.

Das erzielte Verkehrsaufkommen entspricht einem Verkehrsrückgang von 10,7% gegenüber dem Vorjahr. Grund für die rückläufige Verkehrsentwicklung ist in erster Linie die schwache Nachfrage nach Transportleistungen als Folge der gegenwärtigen Wirtschaftskrise in Europa und insbesondere in Italien.

Der Verkehr durch die Schweiz wurde zusätzlich durch drei Totsperrungen der Gotthardlinie für eine Dauer von gesamthaft 40 Tagen belastet. Weitere Beeinträchtigungen stellten Bauarbeiten auf der Lötschberg/Simplon-Achse dar. Insgesamt verzeichnete der Leitungsweg Schweiz einen Sendungsrückgang von 11,9%. Etwa die Hälfte davon ist auf die Linienunterbrüche zurückzuführen.

Im transalpinen Verkehr via Österreich dagegen erzielte Hupac ein kleines Wachstum von 0,7%. Dies ist insbesondere auf den leistungsfähigen 4-Meter-Korridor für den Transport von P400-Sattelaufhängern zurückzuführen. In diesem Segment konnte Hupac ihre Marktstellung stärken.

Rückgängig entwickelte sich auch der nicht-transalpine Import/Export-Verkehr mit einem Minus von 20,1%. Als Folge des negativen konjunkturellen Umfelds sah sich Hupac gezwungen, eine Kapazitätsanpassung vorzunehmen und das Angebot zwischen den Westhäfen und der Schweiz zu konsolidieren.

Auch auf den Verkehrsachsen Benelux/Deutschland ↔ Polen/Russland, Benelux/Deutschland ↔ Österreich/Ungarn/Rumänien und Benelux ↔ Spanien wurden Konsolidierungsmassnahmen eingeleitet und Betriebskonzepte umgestellt. So benutzte beispielsweise Hupac als erster Operateur die neue UIC-Linie auf der spanischen Strecke nach Barcelona. Die Ladeeinheiten müssen nicht mehr an der französisch-spanischen Grenze von Normalspur- auf Breitspurwagen umgeladen werden. Insgesamt fiel der Rückgang der Volumen in diesem Segment vergleichsweise moderat aus.

## Skandinavien ↔ Italien

Die Einstellung der Verbindungen in Schweden durch unseren vormaligen Kooperationspartner CargoNet Ende 2011 und der Übergang zum neuen Partner ICS ging nicht ohne Schwierigkeiten vonstatten. Kurzfristige Kapazitätsmängel sowie Qualitätsprobleme spitzten sich zu Beginn des Jahres 2012 zu und erforderten eine Umstrukturierung. Auch die Kapazitätsanpassungen der

## Verkehrsentwicklung

	Strassensendungen			Nettogewicht in t		
	2012	2011	%	2012	2011	%
Transit via CH	346.588	394.081	- 12,1	6.511.000	7.418.000	-12,2
Import/Export CH	10.044	4.644	116,3	198.000	70.000	182,9
National CH	16.787	25.163	- 33,3	253.000	431.000	- 41,3
<b>Gesamt transalpin via CH</b>	<b>373.419</b>	<b>423.888</b>	<b>- 11,9</b>	<b>6.962.000</b>	<b>7.919.000</b>	<b>- 12,1</b>
Transit via A	53.425	53.053	0,7	1.041.000	997.000	4,4
Transit via F	139	1.221	- 88,6	2.000	26.000	- 92,3
<b>Gesamt transalpin</b>	<b>426.983</b>	<b>478.162</b>	<b>- 10,7</b>	<b>8.005.000</b>	<b>8.942.000</b>	<b>- 10,5</b>
Import/Export CH	66.531	83.247	- 20,1	953.000	1.175.000	- 18,9
National CH	3.378	2.729	23,8	36.000	28.000	28,6
Andere Verkehre	149.322	159.756	- 6,5	2.530.000	2.736.000	- 7,5
<b>Gesamt nicht-transalpin</b>	<b>219.231</b>	<b>245.732</b>	<b>- 10,8</b>	<b>3.519.000</b>	<b>3.939.000</b>	<b>- 10,7</b>
<b>Gesamt</b>	<b>646.214</b>	<b>723.894</b>	<b>- 10,7</b>	<b>11.524.000</b>	<b>12.881.000</b>	<b>- 10,5</b>

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

**Nettogewicht:** Gewicht der beförderten Güter

Verbindung Malmö ⇌ Alnabu des norwegischen Partners CargoNet war von Qualitätsmängeln begleitet. Durch die daraus resultierenden Mengenverluste war Hupac gezwungen, die Kapazitäten der neuen Nachfrage anzupassen. Wegen dieser Qualitätsprobleme suchten gewisse Kunden Alternativlösungen anderer Marktbeleiter über die "feste Querung" und über die "gebrochene" Verbindung via Ostseefähre. Auf der Brennerachse fiel der Volumenrückgang dank des P400-Angebots wesentlich moderater aus; hier wirkte sich jedoch die Brennersperre wegen Bauarbeiten aus.

### Deutschland ⇌ Italien

In diesem Marktsegment verzeichneten wir einen starken Volumenrückgang von 13,9%. Zu den Hauptgründen zählten die Gotthardsperren in den Monaten April, Juni und November. Insbesondere auf der Kurzstrecke Singen ⇌ Milano Certosa bewirkten die Streckenunterbrüche hohe Verluste an die Strasse. Es bedarf grosser Anstrengungen und Überzeugungsarbeit, um diese Volumen wieder für den Kombinierten Verkehr zurückzugewinnen.

Im Wirtschaftsraum Rhein/Ruhr verstärkte sich der Wettbewerbsdruck durch die Einführung von Company trains durch Wettbewerber auf anderen Leitungswegen. Die zur Kapazitätsauffüllung dieser Züge benötigten Mengen wurden zum Teil vom Leitungsweg Schweiz von unseren Zügen abgezogen. Auch im Wirtschaftsraum Rhein/Main spürten wir die Einführung neuer Zugskonzepte. Verkehrszuwächse verzeichneten wir dank Neuakquisitionen im P400-Sattelaufleger-Segment auf unseren Verbindungen Köln ⇌ Novara und Trave-münde ⇌ Novara.

### Niederlande ⇌ Italien

Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklung sowie der Gotthardsperre entwickelte sich dieses Marktsegment mit einem Rückgang von 7,9% in einem verhaltenen Rahmen. Dank Neuakquisition vor allem im P400-Sattelaufleger-Markt konnten die Volumen auf der Verbindung Rotterdam ⇌ Verona um 5% gesteigert werden. Es gelang aber nicht, die Verluste auf der Gotthardachse zu kompensieren, wo wir Sendungsrückgänge wegen der aggressiven Preispolitik einiger Wettbewerber verzeichneten.

### Belgien ⇌ Italien

Im Vergleich zu anderen Verkehrsachsen und im Rahmen der gegebenen wirtschaftlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen ist die Entwicklung des Korridors Belgien ⇌ Italien relativ erfreulich: Der Volumenrückgang betrug nur 2,5%. Zu diesem Ergebnis trug die Verbindung Antwerpen ⇌ Verona mit einer Steigerung von 5% bei. Auch hier erwiesen sich die P400-Sattelaufleger-Transporte als Wachstumsträger. Bereinigt um die Verluste durch die sechswöchige Gotthardsperre zeigen die Zahlen auch auf der schweizerischen Transitachse einen leichten Zuwachs.

### Import/Export Schweiz transalpin

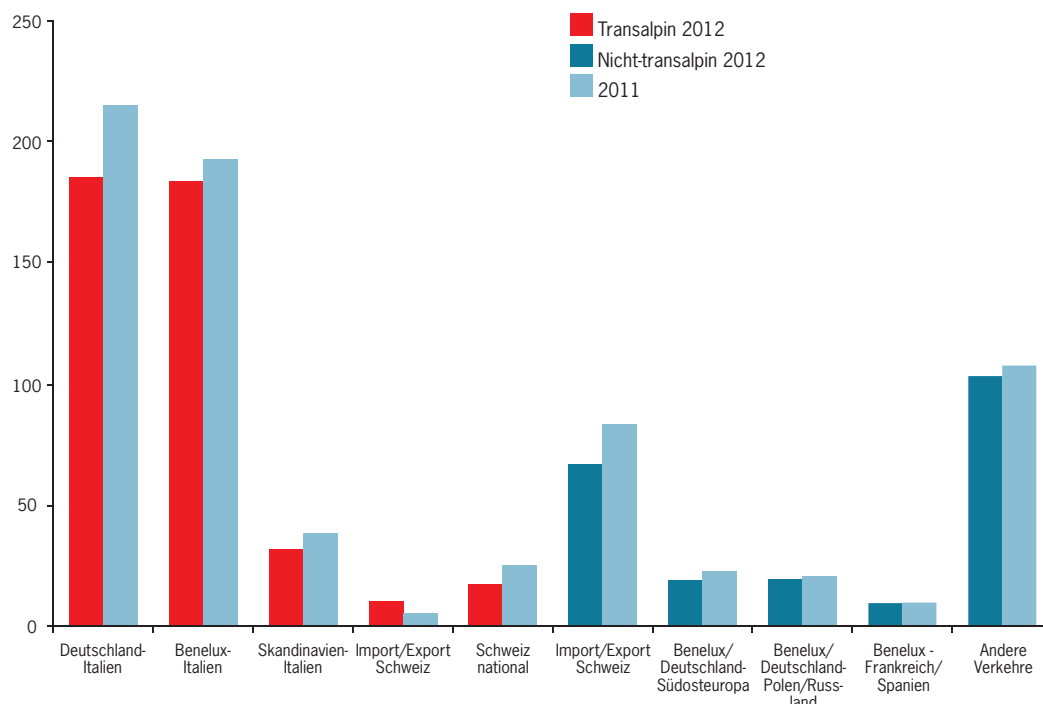
Der starke Schweizer Franken und die Rezession in Italien wirkten sich negativ auf den Export nach Italien aus. Das starke Wachstum dieses Segments ist auf die Verlegung gewisser Verkehrsströme von Stabio nach Busto Arsizio zurückzuführen.

### Binnenverkehr Schweiz transalpin

Bereinigt um die Verkehrsverlegung von Stabio

## Entwicklung der Marktsegmente im Shuttle Net

Strassensendungen in 1000



nach Busto Arsizio resultierte in diesem Segment ein Volumenschwund von 11%. Grund dafür waren neben der konjunkturellen Abkühlung die Unterbrüche der Gotthardlinie. Auf den kurzen innerschweizerischen Relationen stellten Umleitungen via Lötschberg keine Alternativen dar, und die Transporte mussten komplett auf der Strasse abgewickelt werden.

#### Import/Exportverkehr nicht transalpin

Die Wirtschaftskrise und Exportschwäche führten zu Überkapazitäten und entsprechend aggressiver Strassenkonkurrenz, was im Verkehr zwischen Deutschland und der Schweiz zu Rückverlagerungen auf die Strasse führte. Auf der Verkehrsachse Niederlande ⇌ Schweiz erfolgte eine Konsolidierung der Verkehrsströme mit Einstellung der Verbindung von/nach Niederglatt. Deutliche Volumenverluste an die Strasse waren auch in Folge der Neustrukturierung des Swiss-Split-Systems für die lokale Verteilung, einhergehend mit ausgeprägten Preisänderungen, zu verzeichnen.

#### Benelux/Deutschland ⇌ Südosteuropa

Die weitere Verschlechterung der Konjunktur verschärfte das Wettbewerbsumfeld, vor allem durch tiefe Frachtraten des Strassengüterverkehrs und einen ruinösen Preiskampf anderer Operateure, auch über den Seeweg für Verkehre in die Türkei. Vor dem Hintergrund dieser Marktlage nahm Hupac eine Konsolidierung des Netzwerks nach Wien/Budapest und Rumänien vor.

Trotz dem schwierigen Marktumfeld gelang es, in enger Kooperation mit einem türkischen Logistikunternehmen einen wöchentlichen Ganzzug von Wien nach Istanbul im Roundtrip einzuführen.

#### Benelux/Deutschland ⇌ Polen/Russland

In diesem Korridor – insbesondere nach Russland – konnte Hupac eine zunehmend starke Nachfrage verzeichnen. Zur Erhöhung der Produktivität und zur Sicherung der Qualität und Kapazität hat Hupac sukzessive den Leitungsweg von Warschau nach Sestokai auf- und ausgebaut. Aufgrund von unrealistischen Preisforderungen seitens unseres russischen Kooperationspartners sah sich Hupac Ende 2012 gezwungen, das gesamte Produktionskonzept auf der Ost-West-Achse zu verändern.

Nach erfolgter Restrukturierung fahren wir nun je einen wöchentlichen Ganzzug von Ludwigshafen und Antwerpen nach Gadki bei Poznan. Von Poznan – als neuer Drehscheibe in Polen – bieten wir wöchentlich einen direkten Ganzzug nach Sestokai an. Zur Erschliessung der polnischen Wirtschaftsräume bestehen ab Poznan tägliche Anschlusszüge nach Pruszkow (Warschau), Dobrowa (Katowice) und Wroclaw. Neben den wöchentlichen Ganzzügen ab Antwerpen und Ludwigshafen sind tägliche Abfahrten ab Duisburg, Antwerpen und Ludwigshafen über den Koordinierungspunkt Schwarzheide nach Poznan sichergestellt.

#### Benelux ⇌ Spanien

Die wirtschaftliche Situation in Spanien/Portugal, von der kaum Impulse für einen Anstieg der Transportnachfrage ausging, sowie die erneuten Streiks und Bauarbeiten in Frankreich wirkten sich nachteilig für eine weitere Volumenentwicklung auf diesem Korridor aus. Dank der zum Jahreswechsel 2011/12 erfolgten Umstellung der Verbindung Antwerpen ⇌ Perpignan nach Barcelona Morrot über die neue UIC-Linie konnte eine erhebliche Leistungs- und Qualitätsverbesserung erzielt werden, da die Ladeeinheiten an der französisch-spanischen Grenze nicht mehr von Normalspur auf Breitspurbahnwagen umgeladen werden müssen. Diese Konzeptumstellung erlaubte uns, die anfängliche Volumenerosion zu stabilisieren.

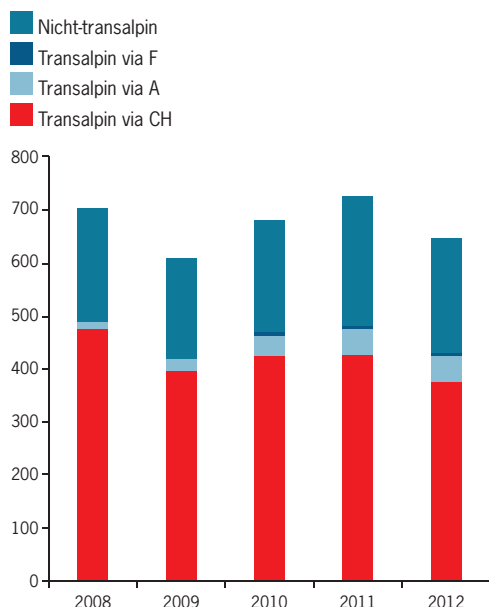
Ende 2012 eröffnete Hupac die neue Verkehrsverbindung von Busto Arsizio nach Barcelona Morrot via UIC-Linie mit einem wöchentlichen Rundlauf. Bereits im Januar 2013 wurden die Abfahrten auf zwei pro Woche erhöht.

#### Maritimverkehr

Nach dem starken Wachstum im Vorjahr verzeichneten wir 2012 einen Rückgang der beförderten Mengen. Die Transportnachfrage blieb zwar auf hohem Niveau, doch die Einführung neuer, aggressiver Angebote durch andere Operateure bewirkte eine Zerstreuung der Verkehre. Auf der Achse Rotterdam ⇌ Schweiz machte sich zusätzlich eine tendenzielle Unpaarigkeit bemerkbar, da die Exporte immer noch unter dem starken Franken leiden. Der Verkehr mit den ligurischen Häfen via Busto Arsizio war stabil und bietet weiterhin eine attraktive Alternative zu den Westhäfen.

#### Verkehrsentwicklung nach Geschäftsfeldern

Strassensendungen in 1000



# Betriebliche Ressourcen

## Rollmaterial

Im Krisenjahr 2012 stand Hupac vor der Herausforderung, ihre betrieblichen Ressourcen der gesunkenen Nachfrage anzupassen. Die Wagenflotte wurde um rund 700 Einheiten auf 5.166 Wagenmodule reduziert. Dies entspricht einem Rückgang von 12,1%. Die Bestandsverringerung wurde durch die planmässige, gestaffelte Auflösung von Mietverträgen erwirkt. Ende 2012 betrug der Anteil der angemieteten Wagen am gesamten Rollmaterialbestand nur noch 7,7%.

Im Bereich der Wageninstandhaltung führte Hupac ihre Strategie der Kapazitätssicherung und Produktivitätssteigerung fort. Die Engpässe des Vorjahres konnten dank der engen Zusammenarbeit mit den Partnern, der Optimierung der Leerwagenzustellung und dem Beitrag der unternehmenseigenen Werkstätten überwunden werden. Die Wagenverfügbarkeit stieg im Berichtsjahr um fünf Prozentpunkte auf knapp 80%. Zielwert für das Jahr 2013 ist 83%, während man mittelfristig 90% erreichen möchte.

Im September 2012 wurde ein neues Radsatz-aufarbeitungszentrum in unmittelbarer Nähe zum Terminal Busto Arsizio-Gallarate in Betrieb genommen. Die Anlage erstreckt sich über insgesamt 9.000 Quadratmeter und ist für zerstörungsfreie Prüfungen sowie für die Reprofilierung und Neu- beschreibung der Radsätze ausgerüstet. Betreiber des Zentrums ist die Gesellschaft Cosmef in enger Zusammenarbeit mit dem Fleet Management der

Hupac. Die Kapazität der Werkstätte soll stufenweise gesteigert werden und mittelfristig 45 Radsätze pro Arbeitsschicht erreichen. Die Investitionen für die von Hupac SpA erbaute Anlage betragen rund EUR 8 Millionen.

Einen positiven Beitrag zum strategischen Ziel der Wagenverfügbarkeitssicherung leistete auch die unternehmenseigene Werkstätte für vorbeugende Instandhaltung in Busto Arsizio. Das Outputvolumen der ebenfalls von Cosmef betriebenen Anlage konnte durch verschiedene organisatorische Massnahmen leicht erhöht werden.

Trotz der Wirtschaftskrise investierte Hupac auch 2012 in die Erweiterung ihrer Wagenflotte. Im Berichtsjahr wurden 118 Wagenmodule im Wert von CHF 14 Mio. ausgeliefert. Es handelte sich um Taschenwagen des Typs T4.2 für P386 kodifizierte Sattelaufleger und des Typs T5 für Megatrailer. Für das laufende Jahr ist die Auslieferung von rund 20 Wagen vorgesehen.

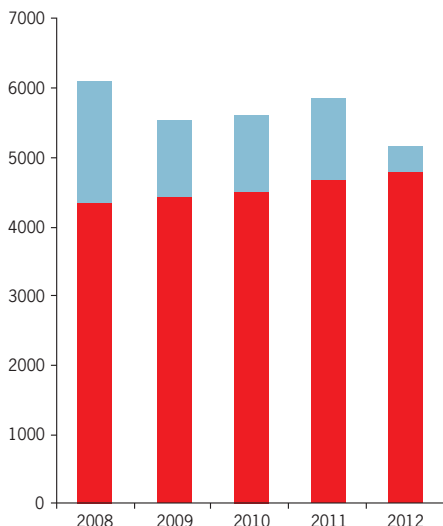
## Traktion

Über 95% des Hupac Verkehrs wird gemäss dem Prinzip der international durchgehenden Traktionsverantwortung produziert. Ausnahmen bilden Märkte wie Osteuropa, welche die Strukturen dieses Geschäftsmodells erst teilweise zulassen. Zu den Hauptfrachtführern der Hupac gehörten im Berichtsjahr SBB Cargo International, DB Schenker

## Rollmaterial

Anzahl Wagenmodule

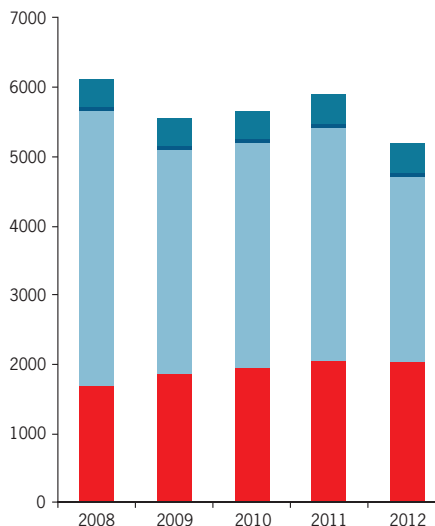
Angemietete Wagen  
Eigene Wagen



## Rollmaterial nach Wagentyp

Anzahl Wagenmodule

Rola Niederflurwagen  
Rola Schlafwagen  
Tragwagen  
Taschenwagen





Rail, Trenitalia Cargo, Crossrail, Captrain, WLB Wiener Lokalbahnen, SNCF Fret, SNCB Logistics, Rotterdam Rail Feeding, Interporto Servizi Cargo und Rail Cargo Hungaria.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen der Hupac SpA baute seine Tätigkeit weiter aus. Neben der Traktion des täglichen Zugs Busto Arsizio ⇄ Milano Smistamento führt das Unternehmen den Zugvorbereitungsservice 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.

## Terminals

Die Züge der Hupac bedienen rund 70 Umschlagterminals in 15 Ländern Europas. Zahlreiche weitere Terminals können über Zugverbindungen unserer Partner erreicht werden. Im Berichtsjahr sind etliche Terminals neu an das Netzwerk der Hupac angeschlossen worden. Dazu gehören Rothenburg in der Schweiz, Edirne in der Türkei sowie Pruszkow, Gadki und Wroclaw in Polen.

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 Kranverfügbarkeit betrug 98% im Terminal Busto Arsizio-Gallarate sowie jeweils 99% in den Terminals Singen und HTA Hupac Terminal Antwerp.

Im November 2012 wurde das sechste Gleis der Bereitstellungsgleisgruppe im Terminal Busto Arsizio-Gallarate dem Betrieb übergeben. Damit sind sämtliche Bauarbeiten zur Fertigstellung des Terminals Busto Arsizio-Gallarate abgeschlossen.

## 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 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 webbasierte 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 auf E-billing-Funktionen mit direkter Einspeisung der Daten ins System.

Im Berichtsjahr haben die IT-Spezialisten die Überarbeitung des gesamten kundenseitigen Administrationsprozesses in Angriff genommen. Alle Arbeitsschritte von der Angebotserstellung bis zur Fakturierung werden im System abgebildet und zentral verwaltet. Dies ermöglicht eine rasche, zuverlässige Abwicklung unter Wahrung der erforderlichen Flexibilität. Im Dezember 2012 wurde das erste Modul bezüglich des Preismanagements fertiggestellt. Bis 2014 soll das gesamte administrative Reengineering abgeschlossen sein.



# Qualität, Sicherheit und Produktivität

## Qualität

Im Berichtsjahr hat sich die Pünktlichkeit der Züge, definiert als Verspätung bis zu einer Stunde, gegenüber der Vorjahresperiode weiterhin verbessert. Erneut zeigte sich, dass bei schwacher Konjunktur und geringerem Volumendruck die Qualität des Schienengüterverkehrs steigt. Zurückzuführen ist dies auf ausreichend zur Verfügung stehende Bahnressourcen.

Die beste Qualität wurde erneut auf dem Leitungsweg via Chiasso erreicht: 90% der Züge (Vorjahr 88%) verkehrten pünktlich. Auf der Brennerachse stieg die Pünktlichkeit von 78% auf 89%, da die Schwierigkeiten des Vorjahres behoben wurden. Fortschritte verzeichnete auch der nicht-transalpine Verkehr mit einem Anstieg der Qualität von 78% auf 83%. Auf der Luino-Achse konnte die Pünktlichkeit von 74% auf 77% gesteigert werden. Auf der Lötschberg-Achse dagegen blieb die Kennzahl unverändert bei 71%.

## 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 Folgeminderung 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 Berichtsjahr wurde das Sicherheitsmanagement überprüft und weiterentwickelt. Im Fokus standen das Notfallmanagement, die interne und externe Schulungstätigkeit sowie die Sicherheitsauditierung. Ausserdem wurde die systematische Erfassung und Auswertung von betrieblichen Unregelmässigkeiten gestärkt, um die Ergreifung präventiver Massnahmen zu unterstützen. Im laufenden Jahr werden weitere automatische Kontrollen im Goal-System eingeführt, um sicherheitskritische Situationen zuverlässig zu verhindern.

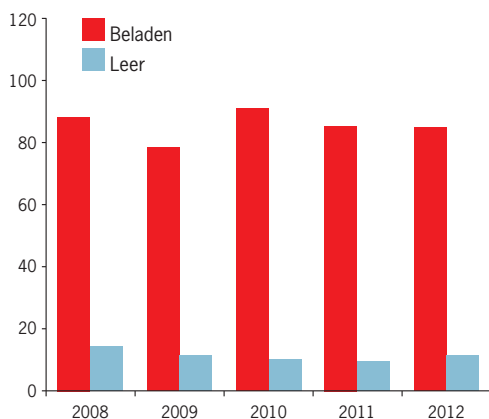
## Produktivität

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, jedoch um 0,6% leicht gesunken. Wegen der wachsenden Unpaarigkeit des Verkehrs und wegen eines Werkstattrückrufs grösseren Ausmasses wurde ein Anstieg der durchschnittlich gefahrenen Leerkilometer um 21,7% verzeichnet.

Im Terminal Busto Arsizio-Gallarate konnte die Anzahl der abgefertigten Ladeeinheiten pro Person um 3% erhöht werden. Im Terminal Aarau dagegen war ein Produktivitätsverlust von 21% in Folge von der Verlegung grösserer Volumen auf andere Umschlaganlagen zu verzeichnen. Auch in der Zentrale entwickelte sich die Produktivität, gemessen an den Strassensendungen pro durchschnittliche Mitarbeiterzahl, negativ mit einem Minus von 14%.

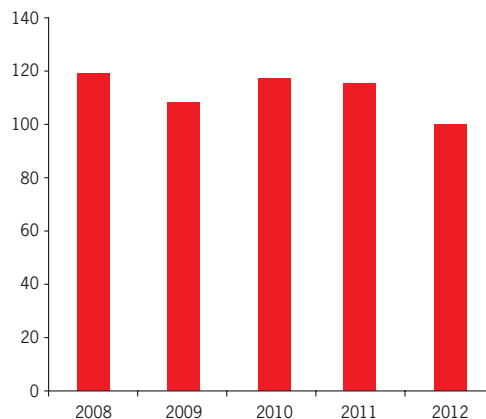
### Laufleistung der Wagen

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



### Produktivität in der Zentrale

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



# Kunden

## Zusammensetzung des Kundenkreises

Die Kunden von Hupac sind Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen; im maritimen Verkehr kommen auch Seehafenspediteure und Reedereien hinzu. 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.

# 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.

Auch SBB Cargo International musste im Berichtsjahr rückgängige Transportvolumen infolge der europaweiten Wirtschaftskrise hinnehmen. Die Zusammenarbeit mit Hupac verlief erfolgreich. Die angestrebte Rationalisierung und Standardisierung der Prozesse wurde fortgesetzt. Die Optimierungsmöglichkeiten werden in Arbeitsgruppen mit Schwerpunkt Markt, Betrieb und Finanzen erörtert und umgesetzt.

## **Crossrail AG, Muttenz**

Crossrail ist eine der wenigen Privatbahnen, die nach der Konsolidierungsphase der letzten Jahre noch Bestand hat. Im Februar fand eine Rekapitalisierung der Crossrail statt. Neue Aktionäre kamen hinzu. Der Anteil der Hupac an Crossrail beträgt 25%.

## **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 Berichtsjahres hielt Hupac unverändert einen Kapitalanteil von 34,5%.

Im Berichtsjahr konnte Hupac die Zusammenarbeit mit Cemat intensivieren. Die gemeinsam betriebenen Verkehre entwickelten sich positiv. Das im Mai von FSI, FS Logistica, Cemat und Hupac unterzeichnete Memorandum of Understanding bildet den Grundstein für die gemeinsame Entwicklung von Terminalkapazitäten in Norditalien.

## **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 Berichtsjahres unverändert 33,1%.

Im Auftrag der RAIpin führt Hupac zahlreiche Aufgaben wie den Kundendienst, die Disposition und die Fakturierung der Rollenden Autobahn auf der Lötschberg- und der Gotthardachse durch. Daneben betreibt sie den Terminal Lugano und den Terminal Novara über die Tochtergesellschaft Fidia. Im Berichtsjahr vermietete Hupac 426 Niederflerwagen sowie 32 Begleitwagen an 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 50 Züge pro Woche 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 110 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 55 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 Umweltleistungen überprüft und bewertet und sich Ziele zur ständigen Verbesserung setzt. Hupac verpflichtet sich zur Verringerung der Lärmbelastung, zur Gestaltung effizienter Arbeitsprozesse, die den Energieverbrauch und den Schadstoffausstoß reduzieren, und zum umweltfreundlichen Transport aller Güterarten.



# Umwelleistungen

Durch die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf das Verkehrsnetz der Hupac wurden im Berichtsjahr rund 661.000 Tonnen CO<sub>2</sub> sowie rund 8 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 Rangiertätigkeit in den Terminals, das Flottenmanagement und die administrativen Bereiche.

## Lärmsanierung der Güterwagen

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

Ende 2012 waren 91% (Vorjahr: 88%) 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 wurden rund 101 Wagen lärmansaniert; 2015 soll die Lärmsanierung abgeschlossen sein. Die Kosten für diese Massnahme trägt der Bund.

## Verbrauchs- und Emissionsreduzierung

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

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

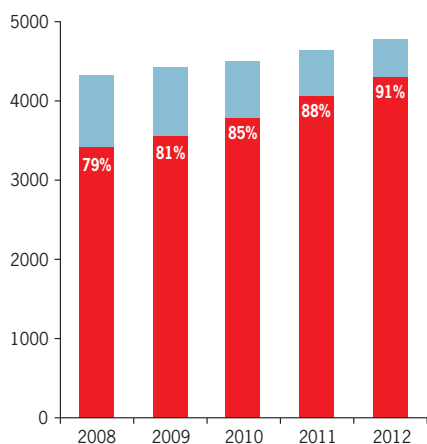
## Die Umweltprojekte Busto Arsizio-Gallarate und Singen

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 und entwickeln sich plangemäss.

### Lärmarme Bahnwagen

Anzahl eigene Wagenmodule

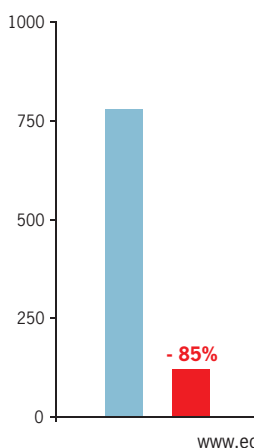
Ohne K-Sohlen  
Mit K-Sohlen



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

Tonnen in 1000

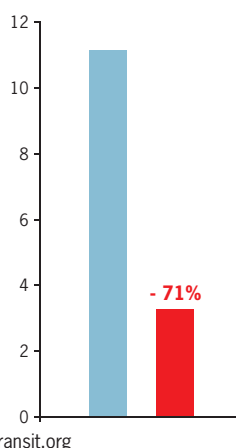
Zum Vergleich: Strasse  
Hupac Verkehr



### Energieverbrauch

Mia. Megajoule

Zum Vergleich: Strasse  
Hupac Verkehr



[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 werden Strassentransporteur, Kombi-Operateur und Bahnunternehmen einheitliche Sicherheitsregeln und -prozeduren an und erzielen dank dieser engen Zusammenarbeit einen hohen Standard.

Hupac betreut dieses Verkehrssegment, welches 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 190 Mitarbeitende auf den Terminals in Busto Arsizio, Basel und Aarau und in der Zentrale in Chiasso. Im Mittelpunkt standen das Dokumen-

tenmanagement, die Kontrolle 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.

Während zahlreicher Kontrollen werden mögliche Unregelmässigkeiten systematisch aufgespürt, erfasst und ausgewertet. Im Berichtsjahr ist die Anzahl der Unregelmässigkeiten in etwa konstant geblieben. Auf den Terminals wurden 49 Vorkommnisse gemeldet (Vorjahr: 57), im Bahnnetz waren es 30 (Vorjahr: 24).





## 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 2012 betrug die Anzahl der Mitarbeitenden 414 Personen (Vorjahr: 410). Davon entfielen 160 Personen auf die Hupac Intermodal in der Schweiz, in Dänemark und Polen, 217 Personen auf die Tochtergesellschaften in Italien und 37 Personen auf die Filialen in Deutschland, Holland, Belgien und Russland. Der Anteil der Frauen stieg von 14% auf 15%. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit erhöhte sich auf 10,4 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 und Busto Arsizio abgehalten. Weitere Schulungen betrafen IT-Anwendungen und administrative Prozesse. Verschiedene Mitarbeitende besuchten externe Kurse für besondere Weiterbildungsanforderungen. 2012 wurde in Chiasso die Ausbildung von drei Lehrlingen zum kaufmännischen Angestellten fortgesetzt. Acht Mitarbeitende nahmen an Job-Rotation-Programmen teil.

## Arbeitssicherheit und Gesundheit

Hupac sorgt für sichere, gesunde Arbeitsplätze in Erfüllung der geltenden nationalen und internationalen Bestimmungen. Geeignete Infrastrukturen und Arbeitsmittel sowie ständige Ausbildung und Unterweisung sorgen für ein hohes Niveau der Arbeitssicherheit. Im Berichtsjahr ereigneten sich 12 Arbeitsunfälle mit 257 Ausfalltagen. Die Anzahl der Arbeitsunfälle und der Arbeitsunfalltage je Mitarbeitender hat sich damit gegenüber dem Vorjahr verringert.

## Interne Kommunikation

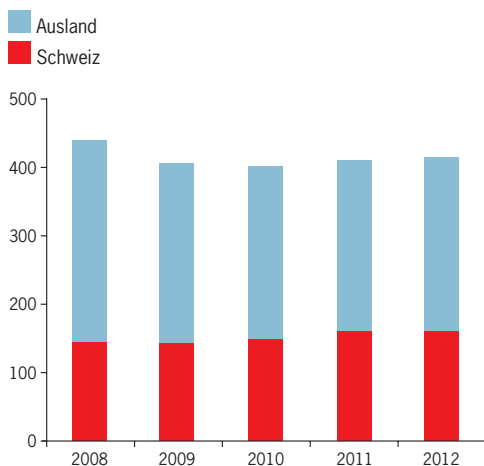
Im Berichtsjahr führte Hupac ihre dialogorientierte interne Kommunikation fort mit dem Ziel, alle Mitarbeitenden konstant und aus erster Hand über den Markt, die Situation des Unternehmens und die ergriffenen Massnahmen zu orientieren. Im Jahresverlauf organisierte die Unternehmensspitze zahlreiche Treffen 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. In der Hupac Zentrale in Chiasso sank der Mittelwert 2012 von 85 auf 83. In der italienischen Tochtergesellschaft Hupac SpA wurde ein Wert von 77 erreicht (Vorjahr: 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 2012 wies Hupac im Segment des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz ein Transportvolumen von 373.000 Strassensendungen bzw. 7,0 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, Termini SpA und Hupac Intermodal BVBA erfolgte die Finanzierung teilweise 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 Schlussabrechnung von 2006)
- ▶ HTA Hupac Terminal Antwerp
- ▶ Vervollständigung des Terminals Busto Arsizio-Gallarate (gemäss Schlussabrechnung von 2012).

Einen erheblichen Teil der Fördermittel muss die Hupac Gruppe zurückbezahlen, was von 2012 bis 2040 einem Betrag von rund CHF 74,0 Mio. entspricht. Im selben Zeitraum sind Zinsen an den Bund in Höhe von rund CHF 6,2 Mio. veranschlagt (s. Tabelle).

Was die Betriebsbeiträge angeht, ist das Fördermodell des Bundes degressiv angelegt. Mit leicht sinkenden absoluten Mitteln sollen wachsende Transportvolumen verlagert werden. Vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise hat der Bund auch im vergangenen Jahr die Betriebsbeiträge auf einem leicht höheren Niveau belassen.

## Rückzahlungen und Zinsendienst öffentlicher Finanzierungshilfen: indikative Cash flow-Belastungen pro Jahr

Werte in 1000 CHF

Jahre	2012	2013-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2040	2012-2040 Total
Darlehensrückzahlungen	3.738	3.638 - 3.848	2.691 - 2.594	1.470 - 1.551	65	74.001
Zinsen	539	111 - 588	10 - 70			6.224
Total	4.277	3.749 - 4.352	2.601 - 2.664	1.470 - 1.551	65	80.225

# Beziehungen zu Institutionen und Gemeinwesen

Für Hupac ist ein konstruktives, offenes Verhältnis zu den schweizerischen und europäischen Institutionen ein vorrangiges Ziel. Das Unternehmen empfängt Gäste und Delegationen aus der Schweiz und aus ganz Europa und erläutert ihnen die Funktionsweise des Kombinierten Verkehrs und des Terminals in Busto Arsizio-Gallarate.

Auch auf institutioneller Ebene leistet Hupac einen Beitrag zur Weiterentwicklung des umweltfreundlichen Schienengüterverkehrs. Die jahrzehntelange Erfahrung des Unternehmens ist bei der Ausgestaltung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen geschätzt und gefragt.

Hupac ist aktives Mitglied zahlreicher Branchenverbände. Im Berichtsjahr waren dies:

- ▶ Astag, Bern
- ▶ Litra, Bern
- ▶ Propeller Club, Basel
- ▶ VAP, Zürich
- ▶ VöV, Bern
- ▶ ECTA, Brüssel
- ▶ ERFA, Brüssel
- ▶ UIRR, Brüssel
- ▶ VPI, Hamburg
- ▶ Assofer, Mailand
- ▶ Assologistica, Mailand
- ▶ CCTT, Moskau

Darüberhinaus wirkt Hupac in verschiedenen Arbeitsgruppen zu zumeist technischen Fragen mit.

In der Schweiz wurden im Berichtsjahr zahlreiche verkehrspolitische Dossiers bearbeitet. Die Stellungnahmen der Hupac sind im Internet veröffentlicht. In der Folge fassen wir die wichtigsten Punkte zusammen.

- ▶ Informelle Vorkonsultation zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche, August 2012: Hupac unterstützt das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit. Positiv zu werten ist die Neudefinition der Aufgaben von SBB und die Sicherung der Infrastrukturkapazitäten für den Güterverkehr.
- ▶ Vernehmlassung zur Lärmsanierung der Eisenbahnen, August 2012: Die Bewältigung der Lärmproblematik ist eine zentrale Voraussetzung für die gesellschaftliche Akzeptanz des Schienengüterverkehrs. Hupac unterstützt die Einführung von Lärmgrenzwerten in der Schweiz nach einer angemessenen Übergangszeit. Die Förderpolitik muss langfristig, technologieneutral und international harmonisiert sein.
- ▶ Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors auf der Gotthardachse, Dezember 2012: Die korridorweite Anpassung der Bahninfrastruktur an die gängigen Güterverkehrsparameter (Zuglänge 750 Meter, Profil P400) ist die notwendige Voraussetzung für die Verkehrsverlagerung und für den eigenwirtschaftlichen Betrieb des Kombinierten Verkehrs. In Hinblick auf die Südanschlüsse ist Pragmatismus gefordert: Der Ausbau der Chiasso-Linie ist langfristig wichtiger, eine Anpassung der bestehenden Luino-Linie ist kurzfristig dringender.

Im Berichtsjahr standen die Südanschlüsse zum Gotthard-Basistunnel im Mittelpunkt. Gemeinsam mit verschiedenen Branchenvertretern hat die Hupac die Öffentlichkeit für diese wichtige Frage sensibilisiert und die beteiligten Institutionen im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützt

Auch auf lokaler Ebene engagiert sich Hupac im gesellschaftlichen Umfeld. Trotz der gegenwärtigen Wirtschaftskrise konnte Hupac eine kleine Anzahl von Projekten und Vereinen unterstützen. Vertreten war insbesondere der Breiten- und Jugendsport.



## Jahresrechnungen

# Konsolidierte Jahresrechnung

## Konsolidierte Erfolgsrechnung 2012 und 2011

Beträge in 1 000 CHF	2012	2011
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	454 499	493 128
Andere Erlöse	69 630	75 735
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen	(425 483)	(465 861)
Bruttogewinn	98 646	103 002
Personalaufwand	(31 783)	(32 141)
Allgemeiner Aufwand	(9 845)	(10 484)
Aufwand für Abschreibungen und Rückstellungen	(43 707)	(47 055)
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	667	807
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	(170)	(106)
Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	13 808	14 023
Finanzertrag	604	414
Finanzaufwand	(2 844)	(3 143)
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	(4 686)	(2 404)
Währungsdifferenzen	(600)	(4 425)
Ordentliches Betriebsergebnis	6 282	4 465
Betriebsfremder Ertrag	512	147
Ausserordentlicher Ertrag	909	2 359
Ausserordentlicher Aufwand	(589)	(2 138)
Gewinn vor Steuern	7 114	4 833
Steuern	(2 595)	(2 174)
Jahresgewinn	4 519	2 659
Minderheitsanteile	(129)	(8)
Jahresgewinn der Gruppe	4 390	2 651

### Bemerkungen zur konsolidierten Erfolgsrechnung 2012

Im Jahr 2012 gingen die *Erlöse aus Lieferungen und Leistungen* der Hupac Gruppe um 7,8% auf CHF 454,5 Mio. zurück. Dies ist in erster Linie auf die schwache Konjunktur und die verschiedenen Sperrungen der Gotthard-Eisenbahnlinie zurückzuführen.

Die Position *Andere Erlöse* setzt sich aus Betriebsbeiträgen sowie aus Beiträgen bei Einsatz von lärmarmem Rollmaterial zusammen und betrug im Berichtsjahr 2012 gut CHF 69,6 Mio., was einer Verminderung gegenüber dem Vorjahr von 8,1% entspricht.

Die *Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen* sind gegenüber dem Vorjahr um 8,7% auf rund CHF 425,5 Mio. zurückgegangen. Der *Bruttogewinn* hat gegenüber dem Vorjahr um 4,2% abgenommen.

Der *Personalaufwand* ist im Berichtsjahr 2012 gegenüber dem Vorjahr um 1,1% kleiner ausgefallen. Auch in der Position *Allgemeiner Aufwand* konnten im Berichtsjahr gegenüber 2011 gut CHF 0,6 Mio. eingespart werden.

Der *Aufwand für Abschreibungen und Rückstellungen* präsentiert sich im Berichtsjahr 2012 auf gut CHF 43,7 Mio., was einer Verringerung gegenüber dem Vorjahr von 7,1% entspricht. Dies rührt daher, dass im Jahr 2012 relativ wenig neues Rollmaterial ausgeliefert worden ist.

Der *Finanzertrag* hat sich gegenüber 2011 nochmals um knapp CHF 0,2 Mio. erhöht, während der *Finanzaufwand* dank des tiefen Zinsniveaus um rund CHF 0,3 Mio. tiefer ausgefallen ist gegenüber dem Vorjahr. Der *Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften* ist im Jahr 2012 leider um knapp CHF 2,3 Mio. schlechter ausgefallen als im Vorjahr. Zu diesem Ergebnis haben insbesondere die Beteiligungen an Combinant NV, Antwerpen, RAlpin AG, Olten, sowie an den beiden Eisenbahn-

## Konsolidierte Bilanz per 31. Dezember 2012 und 2011

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2012	31.12.2011	Beträge in 1 000 CHF	31.12.2012	31.12.2011
<b>AKTIVEN</b>			<b>PASSIVEN</b>		
<b>UMLAUFVERMÖGEN</b>			<b>FREMDKAPITAL</b>		
			<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>		
Flüssige Mittel	22 931	25 860	Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	13 520	10 258
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	57 366	61 005	Schulden aus Lieferungen und Leistungen	45 941	45 084
- gegenüber Dritten	48 965	54 205	- gegenüber Dritten	45 197	42 938
- gegenüber Aktionären	8 401	6 800	- gegenüber Aktionären	744	2 146
Andere Forderungen	15 156	15 671	Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	3 828	3 511
Lager/Werkstattinventar	3 516	3 618	Passive Rechnungsabgrenzungsposten	44 940	52 312
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	25 818	27 774	Kurzfristige Rückstellungen	37	128
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>124 787</b>	<b>133 928</b>	<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>108 266</b>	<b>111 293</b>
			<b>Langfristiges Fremdkapital</b>		
			Langfristige Verbindlichkeiten	156 428	163 135
			Langfristige Rückstellungen	57 552	56 777
			Latente Steuerschulden	2 530	2 675
			<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>	<b>216 510</b>	<b>222 587</b>
			<b>Total Fremdkapital</b>	<b>324 776</b>	<b>333 880</b>
			Minderheitsanteile	332	203
<b>ANLAGEVERMÖGEN</b>			<b>EIGENKAPITAL</b>		
Finanzanlagen	37 893	36 581	Aktienkapital	20 000	20 000
- Beteiligungen	32 766	35 654	Reserven	62 718	61 528
- Andere finanzielle Aktiven	4 736	561	Eigene Aktien	(1 408)	(1 560)
- Latente Steuerguthaben	391	366	Umrechnungsdifferenzen	(10 317)	(10 218)
Sachanlagen	222 740	226 063	Jahresgewinn der Gruppe	4 390	2 651
- Anzahlungen für Sachanlagen	481	8 352	<b>Total Eigenkapital</b>	<b>75 383</b>	<b>72 401</b>
- Technische Anlagen	23 183	21 004			
- Rollmaterial	78 035	87 040			
- Feste Anlagen auf Grundstücken Dritter	13 321	14 019			
- Terminals, Gebäude und Grundstücke	101 449	89 336			
- Andere Sachanlagen	6 271	6 312			
Immaterielle Anlagen	15 071	9 912			
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>275 704</b>	<b>272 556</b>			
			<b>Total Passiven</b>	<b>400 491</b>	<b>406 484</b>
<b>Total Aktiven</b>	<b>400 491</b>	<b>406 484</b>			

verkehrsunternehmen beigetragen. Die *Währungsdifferenzen* zeigen einen Verlustbetrag von genau CHF 0,6 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer starken Verbesserung gleichkommt.

Nach Berücksichtigung der betriebsfremden und ausserordentlichen Positionen sowie nach Abzug der *Steuern* und nach Verrechnung der Minderheitsanteile weist die Hupac Gruppe im Jahr 2012

einen *Jahresgewinn* von knapp CHF 4,4 Mio. aus, was einer Zunahme gegenüber dem Vorjahr von 65,6% entspricht.

Die Hupac Intermodal AG, die aus Umsatzbetrachtung weitaus wichtigste Gesellschaft der Hupac Gruppe, schliesst das Geschäftsjahr 2012 mit einem Verlust von rund CHF 0,7 Mio. (Vorjahr: Verlust von gut CHF 0,6 Mio.) ab.

## Konsolidierte Geldflussrechnung 2012 und 2011

Beträge in 1 000 CHF	2012	2011
Konzernergebnis	4 390	2 651
Abschreibung Sachanlagen	39 728	41 230
Abschreibung immaterielle Anlagen	1 860	2 429
Veränderung Rückstellungen	581	966
Übrige nicht monetäre Transaktionen	(956)	2 706
Nettoergebnis aus Veräusserung von Sachanlagen	(183)	(701)
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	4 686	2 403
Minderheitsanteile	130	8
Veränderung des Inventars	88	(522)
Veränderung der kurzfristigen Guthaben	6 014	(5 499)
Veränderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten	(3 086)	(9 566)
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>	<b>53 252</b>	<b>36 105</b>
Investition in Sachanlagen	(33 310)	(39 979)
Desinvestition von Sachanlagen	11 451	1 726
Investition in immaterielle Anlagen	(4 572)	(10 091)
Desinvestition von immateriellen Anlagen	0	(87)
Investition in Finanzanlagen	(17 667)	(10 816)
Desinvestition von Finanzanlagen	202	0
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>(43 896)</b>	<b>(59 247)</b>
Veränderung der langfristigen Guthaben	(4 204)	2 060
Veränderung der langfristigen Verbindlichkeiten	(6 638)	1 356
Eigene Aktien	152	(1 560)
Dividenden	(1 571)	(1 600)
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>(12 261)</b>	<b>256</b>
<b>Veränderung</b>	<b>(2 905)</b>	<b>(22 886)</b>
<b>Flüssige Mittel am Anfang der Periode</b>	<b>25 860</b>	<b>48 845</b>
Einfluss aus Fremdwährungsumrechnung	(24)	(99)
<b>Flüssige Mittel am Ende der Periode</b>	<b>22 931</b>	<b>25 860</b>



## Anhang der Konsolidierten Jahresrechnung 2012

### 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 2012 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 bis 50% der Stimmrechte besitzt, werden mit der Equity-Methode konsolidiert. Für Joint-Ventures wird die Equity-Methode 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

Voll- oder quotenkonsolidiert werden folgende Gesellschaften:

Gesellschaft		Aktien- bzw. Gesellschaftskapital	Beteiligung in %	
			31.12.2012	31.12.2011
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	100,00
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
Centro Intermodale SpA, Mailand	EUR	4 480 000	100,00	0
Partecipazione della Centro Intermodale SpA, Mailand: - Terminal Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	EUR	52 000	100,00	0
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	0	50,00
Intermodal Express LLC, Moskau	RUB	3 000 000	75,00	75,00

Folgende Beteiligungen wurden mit der Equity-Methode konsolidiert:

Gesellschaft	Sitz	Beteiligung in %	
		31.12.2012	31.12.2011
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
RAAlpin AG	Olten (Schweiz)	33,11	33,11
SBB Cargo International AG	Olten (Schweiz)	25,00	25,00
Terminal Singen TSG GmbH	Singen (Deutschland)	50,00	0

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.

Für die 50% Beteiligung an Terminal Singen TSG GmbH wird die Equity-Methode 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

#### Umrechnungstabelle

	Bilanz		Erfolgsrechnung	
	31.12.2012	31.12.2011	2012	2011
CHF/EUR	1,2072	1,2158	1,2053	1,2336

#### Konzerneigenkapitalnachweis

Beträge in 1 000 CHF	Aktienkapital	Reserven und Jahresergebnisse	Eigene Aktien	Umrechnungsdifferenzen	Total	Minderheitsanteile
Saldo am 1. Januar 2011	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
Umrechnungsdifferenzen				34	34	
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte				(133)	(133)	
Anpassung Eigenkapital		110			110	
Verkauf eigene Aktien			152		152	
Dividende Muttergesellschaft		(1 571)			(1 571)	
Konsolidierter Jahresgewinn 2012		4 390			4 390	129
Saldo am 31. Dezember 2012	20 000	67 108	(1 408)	(10 317)	75 383	332

#### Andere Angaben gemäss Gesetz

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2012	31.12.2011
1. Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter	8 615	7 673
2. Sicherstellungen von Aktiven für eigene Verpflichtungen	82 450	91 591
3. Brandversicherungswerte der Sachanlagen	123 384	128 752
4. Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	578	602

#### Eigene Aktien

Namenaktien	2012	2011
Anfangsbestand per 01.01.	400	0
- Käufe	0	400
- Verkäufe	(39)	0
Endbestand per 31.12.	361	400

Die Transaktionen fanden zu marktüblichen Konditionen statt.

Leistungen umfassen den Umsatz mit Kunden, UIRR-Gesellschaften und Dritten für erbrachte Leistungen im Verkehrsnetz der Hupac, sowie für Wagenvermietung ausserhalb dieses Verkehrsnetzes, Logistikdienstleistungen und Verschiedenes.

#### **Andere Erlöse**

In dieser Position sind die staatlichen Finanzierungsbeiträge ausgewiesen.

#### **Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen**

Die Gestehungskosten enthalten die von Dritten in Rechnung gestellten Kosten für die Erbringung

der für die Erzielung des Umsatzes mit Kunden, UIRR-Gesellschaften und Dritten notwendigen Lieferungen und Leistungen (u.a. Frachtkosten, Wagenmiete, Unterhalt, Terminalkosten, betriebliche Versicherungen und Verschiedenes).

#### **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 2012**

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 2012 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 2012 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 2013

# Jahresrechnung Hupac AG

## Erfolgsrechnung 2012 und 2011

Beträge in 1 000 CHF	2012	2011
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	74 474	72 613
Andere Erlöse	2 368	3 441
Gestehungskosten	(29 145)	(28 679)
Bruttogewinn	47 697	47 375
Allgemeiner Aufwand	(1 459)	(1 215)
Abschreibungen Sachanlagen	(31 050)	(32 433)
Abschreibungen immaterielle Anlagen	(1 657)	(2 271)
Rückstellungen und Wertberichtigungen	(4 600)	(50)
Dividendenertrag	156	18
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	61	72
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	(163)	(99)
Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	8 985	11 397
Finanzertrag	953	966
Finanzaufwand	(2 063)	(2 473)
Währungsdifferenzen	182	(2 206)
Ordentliches Betriebsergebnis	8 057	7 684
Ausserordentlicher Ertrag	92	0
Ausserordentlicher Aufwand	(174)	(610)
Jahresgewinn vor Steuern	7 975	7 074
Steuern	(1 807)	(1 620)
Jahresgewinn	6 168	5 454

## Bemerkungen zur Erfolgsrechnung

Die Position *Erlöse aus Lieferungen und Leistungen* hat gegenüber dem Vorjahr um 2,6% auf knapp CHF 74,5 Mio. zugenommen. Der überwiegende Teil setzt sich aus Mieterlösen aus der Vermietung von Sachanlagen zusammen. Wegen der weiterhin mangelnden Verfügbarkeit des Rollmaterials wurden die Vermietungsansätze im Berichtsjahr 2012 leicht nach unten korrigiert.

Die Position *Andere Erlöse* bildet die staatlichen Finanzierungshilfen ab. Es handelt sich dabei um Beträge für die Lärmsanierung des Rollmaterials. Diese haben gegenüber dem Vorjahr um 31,2% abgenommen.

Die *Gestehungskosten* betragen im Jahr 2012 gut CHF 29,1 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von 1,6% entspricht. Die Instandhaltungskosten des Rollmaterials stellen dabei den Hauptteil dar. Der *Bruttogewinn* ist gegenüber dem Vorjahr 2011 um 0,7% höher ausgefallen; es resultiert ein Betrag von knapp CHF 47,7 Mio.

Die Position *Allgemeiner Aufwand* ist gegenüber 2011 um 20,1% angestiegen. Dies ist vornehmlich auf verschiedene Beratungsmandate zurückzuführen.

Die *Abschreibungen Sachanlagen* haben sich gegenüber dem Vorjahr um knapp CHF 1,4 Mio. auf gut CHF 31 Mio. verringert. Dies ist nicht zuletzt auf die reduzierte Anschaffung von Rollmaterial zurückzuführen.

In der Position *Rückstellungen und Wertberichtigungen* ist eine Korrektur der Beteiligung an Termi AG in der Höhe von CHF 3 Mio. enthalten. Nach Berücksichtigung weiterer Positionen weist die Hupac AG ein *Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen* von knapp CHF 9 Mio. aus, was gegenüber dem Vorjahr einer Minderung von 21,2% entspricht.

Der *Finanzertrag* hat gegenüber dem Vorjahr um 1,4% abgenommen. Es handelt sich dabei insbesondere um Zinsen für Darlehen an Konzerngesellschaften. Der *Finanzaufwand* ist gegenüber 2011 um gut CHF 0,4 Mio. auf rund CHF 2 Mio. zurückgegangen, was einer Einsparung von 16,6% entspricht. Das relativ tiefe Zinsniveau hat sich sowohl auf *Finanzertrag* wie auf *Finanzaufwand* ausgewirkt.

Nach Berücksichtigung der kleinen Währungsgewinne resultiert im Berichtsjahr 2012 ein *ordentliches Betriebsergebnis* von gut CHF 8 Mio., was einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr von 4,9% gleichkommt.

## Bilanz per 31. Dezember 2012 und 2011

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2012	31.12.2011
<b>AKTIVEN</b>		
<b>UMLAUFVERMÖGEN</b>		
Flüssige Mittel	8 266	2 630
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6 007	4 706
- gegenüber Dritten	1 490	3 427
- gegenüber Konzerngesellschaften	4 751	1 513
- gegenüber Aktionären	32	32
- Delkredere	(266)	(266)
Andere Forderungen	2 149	2 722
- gegenüber Dritten	2 149	2 722
Lager	1 450	1 471
Eigene Aktien	1 408	1 560
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	2 496	4 228
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>21 776</b>	<b>17 317</b>
<b>ANLAGEVERMÖGEN</b>		
Finanzanlagen	112 813	85 381
- Beteiligungen	75 994	59 399
- Darlehen Dritte	231	265
- Darlehen Konzerngesellschaften	36 585	25 714
- Übrige Finanzanlagen	3	3
Sachanlagen	79 694	87 454
Immaterielle Anlagen	9 731	9 386
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>202 238</b>	<b>182 221</b>
<b>Total Aktiven</b>	<b>224 014</b>	<b>199 538</b>

Nach Berücksichtigung der ausserordentlichen Positionen und nach Abzug der *Steuern* in der Höhe von rund CHF 1,8 Mio. weist die Hupac AG für das Geschäftsjahr 2012 einen *Jahresgewinn* von knapp CHF 6,2 Mio. aus, was gegenüber 2011 einer Steigerung von 13,1% gleichkommt.

### Bemerkungen zur Bilanz

Die Bilanzsumme der Hupac AG ist im Geschäftsjahr 2012 auf über CHF 224 Mio. angestiegen,

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2012	31.12.2011
<b>PASSIVEN</b>		
<b>FREMDKAPITAL</b>		
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>		
Schulden aus Lieferungen und Leistungen	11 203	7 312
- gegenüber Dritten	10 117	4 703
- gegenüber Konzerngesellschaften	770	669
- gegenüber Aktionären	316	1 940
Kurzfristige Darlehen	13 421	10 258
- von Dritten	13 421	10 258
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	396	503
- gegenüber Dritten	396	503
Passive Rechnungsabgrenzungsposten und kurzfristige Rückstellungen	20 712	14 847
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>45 732</b>	<b>32 920</b>
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>		
Langfristige Verbindlichkeiten	58 690	52 223
- gegenüber Dritten	58 690	52 223
Langfristige Rückstellungen	38 936	38 336
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>	<b>97 626</b>	<b>90 559</b>
<b>Total Fremdkapital</b>	<b>143 358</b>	<b>123 479</b>
<b>EIGENKAPITAL</b>		
Aktienkapital	20 000	20 000
Allgemeine Reserve	3 095	2 883
Reserve für eigene Aktien	1 408	1 560
Reserve aus Kapitaleinlagen	459	459
Statutarische Reserven	49 300	45 500
Bilanzgewinn	6 394	5 657
- Gewinnvortrag	226	203
- Jahresgewinn	6 168	5 454
<b>Total Eigenkapital</b>	<b>80 656</b>	<b>76 059</b>
<b>Total Passiven</b>	<b>224 014</b>	<b>199 538</b>

was vornehmlich auf die Erhöhung der Finanzanlagen zurückzuführen ist.

Auf der Passivseite hat das *Total Fremdkapital* gegenüber dem Vorjahr um rund CHF 20 Mio. zugenommen. In diesem Zusammenhang ist auch eine leichte Erhöhung der Verschuldung bei Dritten zu erwähnen.

Die Hupac AG verfügt per Ende 2012 über ein *Eigenkapital* von knapp CHF 80,7 Mio., was einer Eigenkapitalquote von 36,0% (Vorjahr 38,1%) entspricht.

# Anhang der Jahresrechnung 2012

## 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	31.12.2012	31.12.2011
2.1 Bürgschaften, Garantieverpflichtungen und Pfandbestellungen zugunsten Dritter	39 984	39 550
2.2 Brandversicherungswerte der Sachanlagen	43 474	39 491
2.3 Wesentliche Beteiligungen		

Gesellschaft	Gesellschaftszweck	Grundkapital in 1 000	Kapitalanteil in %	
			31.12.2012	31.12.2011
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	100,00
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	75,00
Centro Intermodale SpA, Mailand	Terminal Engineering	EUR 4 480	100,00	0
Unterbeteiligung der Centro Intermodale SpA, Mailand: - Terminal Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	Terminalbetrieb	EUR 52	100,00	0
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
RApin AG, Olten	Verkehrsbetrieb, Terminalbetrieb	CHF 4 530	33,11	33,11
SBB Cargo International AG, Olten	Bahnbetrieb	CHF 25 000	25,00	25,00

### 2.4 Eigene Aktien

Namenaktien	2012	2011
Anfangsbestand per 01.01.	400	0
- Käufe	0	400
- Verkäufe	(39)	0
Endbestand per 31.12.	361	400

Die Transaktionen fanden zu marktüblichen Konditionen statt.

## 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.

## 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 2011	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
Dividende						(1 571)	(1 571)
Zuweisung an Allgemeine Reserve		60				(60)	
Zuweisung an Allgemeine Reserve		152	(152)				
Zuweisung an Statutarische Reserve					3 800	(3 800)	
Jahresgewinn						6 168	6 168
Saldo am 31. Dezember 2012	20 000	3 095	1 408	459	49 300	6 394	80 656

## Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns

Beträge in CHF	31.12.2012
Gewinnvortrag	226 123
Jahresgewinn	6 167 941
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	6 394 064
Antrag des Verwaltungsrates:	
- Maximale Dividende auf das nominale Aktienkapital	1 200 000
- Zuweisung an Allgemeine Reserve	20 000
- Zuweisung an Statutarische Reserven	4 900 000
- Vortrag auf neue Rechnung	274 064
	6 394 064

# Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung zur Jahresrechnung 2012

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Hupac AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 40 bis 43), für das am 31. Dezember 2012 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 2012 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 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 2013



---

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)

