

Geschäftsbericht 2015





Profil der Hupac Gruppe

Hupac in Stichworten

Profil

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

Das Verkehrsangebot der Hupac zählt 100 Züge täglich zwischen den grossen europäischen Wirtschaftsräumen bis nach Russland und Fernost. 2015 betrug das Verkehrsvolumen rund 662.000 Strassensendungen.

Die Hupac Gruppe besteht aus 15 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, in Italien, Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Polen und Russland und beschäftigt rund 400 Mitarbeitende.

Die Hupac AG wurde 1967 in Chiasso gegründet. An der Gesellschaft sind rund 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 der Transporteure zu ganzen Zügen. Diese pendeln zwischen Umschlagterminals auf langen, zumeist internationalen Strecken hin und her. Die Bahntraktion wird von externen Eisen-

bahnverkehrsunternehmen 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.

Geschäftsbereiche

Hupac ist im Markt mit zwei Business Units für unterschiedliche Kundenanforderungen präsent:

- Die Business Unit Shuttle Net betreibt ein Netzwerk für intermodalen Verkehr in Westeuropa, Osteuropa und Fernost. Die Kunden nutzen das Netzwerk flexibel gemäss ihren Anforderungen. Das Auslastungsrisiko der Züge trägt Hupac.
- Die Business Unit Company Shuttle fokussiert auf Punkt-zu-Punkt-Verkehre in Europa. Transporteure, die bereit sind, das Auslastungsrisiko für ihre Züge zu übernehmen, finden in Hupac einen starken Partner.

Verkehrsentwicklung

In 2015 beförderte Hupac rund 662.000 Strassensendungen auf der Schiene. Dies entspricht einem Zuwachs von 0,2% gegenüber dem Vorjahr. Wachstumsträger war erneut der nicht-transalpine Verkehr mit einer Steigerung von knapp 6%. Der transalpine Verkehr durch die Schweiz verzeichnete einen leichten Rückgang von 0,6%, zurückzuführen auf die Schwächung der Exportwirtschaft der Schweiz. Im transalpinen Verkehr via Brenner musste eine Verbindung eingestellt werden, woraus ein Rückgang von knapp 20% resultierte.

Verkehrsentwicklung

	Strassensendungen			Nettogewicht in t		
	2015	2014	%	2015	2014	%
Transalpin via CH	377.675	379.944	-0,6	7.151.000	7.195.000	-0,6
Transalpin via A	38.603	48.091	-19,7	722.000	877.000	-17,7
Transalpin via F	3.168	3.804	-8,8	76.000	86.000	-11,6
Nicht-transalpin	241.794	228.270	5,9	4.055.000	3.797.000	6,8
Gesamt	661.540	660.109	0,2	12.004.000	11.955.000	0,4

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

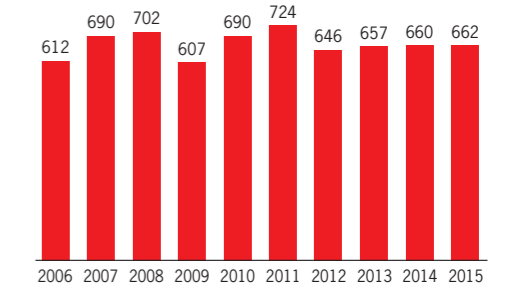
Nettogewicht: Gewicht der beförderten Güter

Facts & Figures

Gründungsjahr	1967
Aktienkapital	CHF 20 Mio.
Aktionäre	rund 100
Kapitalstruktur	72% Logistik- und Transportunternehmen 28% Bahnen
Hauptsitz	Chiasso
Operative Standorte/ Vertretungen	Basel, Busto Arsizio, Piacenza, Singen, Köln, Duisburg, Rotterdam, Antwerpen, Warschau, Moskau
Positionierung	Unabhängiger Operateur des Kombinierten Verkehrs
Business Units	Shuttle Net: Netzwerk für intermodalen Verkehr in Westeuropa, Osteuropa und Fernost Company Shuttle: Punkt-zu-Punkt-Verkehre für Grossvolumen
Kunden	Transport- und Logistikunternehmen
Verkehrsvolumen	661.540 Strassensendungen
Mitarbeitende	413 natürliche Personen 404 Personen auf Vollzeitbasis
Rollmaterial	5.216 Wagenmodule 10 Strecken- und/oder Manöverlokomotiven
Terminalbetrieb	Busto Arsizio, Novara, Piacenza, Aarau, Basel, Chiasso, Lugano, Singen, Antwerpen
Informationstechnik	Goal, integrierte Softwarelösung für den Kombinierten Verkehr Cesar, webbasiertes Kunden-Informationssystem Ediges, Datenaustauschsystem auf XML-Basis
Zertifizierungen	Qualitätsmanagementsystem gemäss ISO 9001:2008 Umweltmanagementsystem gemäss ISO 14001:2004 ECM – Entity in Charge of Maintenance gemäss Richtlinie EU 445/2011
Finanzdaten	Jahresumsatz CHF 427,5 Mio. (EUR 394,1 Mio.) Jahresgewinn CHF 6,1 Mio. (EUR 5,6 Mio.) Cash flow CHF 41,3 Mio. (EUR 38,2 Mio.)
Stand: 31.12.2015	

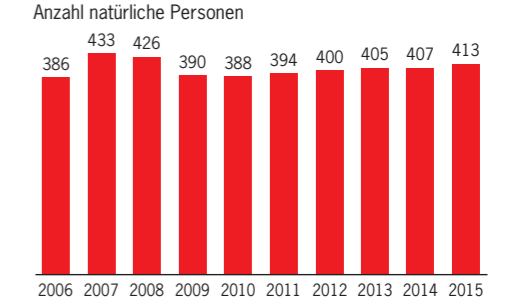
Verkehrsvolumen

Strassensendungen in 1000



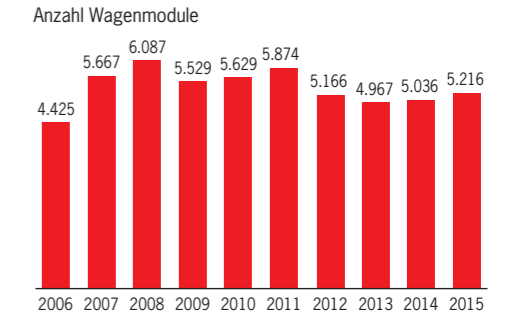
Mitarbeitende

Anzahl natürliche Personen



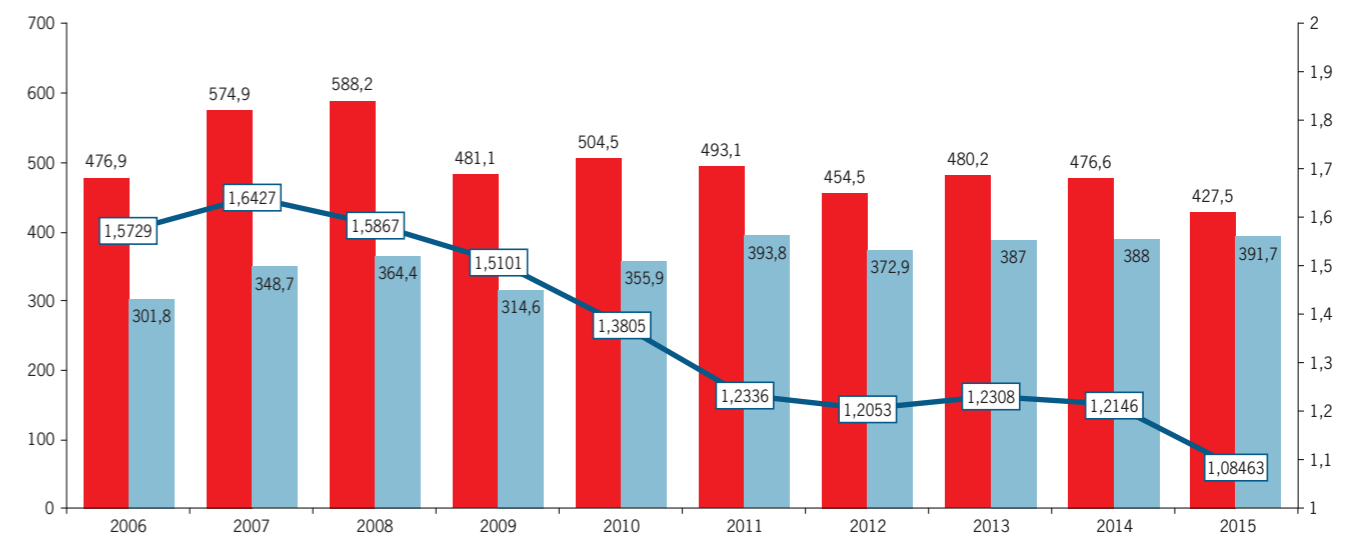
Rollmaterial

Anzahl Wagenmodule



Umsatz

in Mio. CHF in Mio. EUR Wechselkurs Ø CHF/EUR



Erläuterung

Der Umsatz der Hupac Gruppe wird in Schweizer Franken ausgewiesen, fällt jedoch fast ausschliesslich in Euro an. Die Grafik visualisiert den Umsatz in beiden Währungen sowie die Entwicklung des Wechselkurses. Während 2015 der Umsatz in Euro in Entsprechung der Verkehrsentwicklung leicht steigt, ist durch die Schwächung des Euro ein Rückgang des Umsatzes in Franken zu beobachten.

Geschäftsbericht 2015



Einleitung

Vorwort	3
Das Jahr 2015 im Überblick	7
Corporate Governance	9

Lagebericht

Die wirtschaftliche Verantwortung der Hupac	11
Wirtschaftliche Entwicklung	12
Risikobeurteilung	13
Angebotsentwicklung	14
Produktion	17
Betriebliche Ressourcen	18
Entwicklung der operativen Beteiligungen	20
Die Umweltverantwortung der Hupac	21
Umweltleistungen	23
Die gesellschaftliche Verantwortung der Hupac	25
Mitarbeitende	26
Verlagerungspolitik	27

Jahresrechnungen

Konsolidierte Jahresrechnung	30
Jahresrechnung der Hupac AG	38

Neue Strategie 2016-2020



Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freunde des Unternehmens

Alle fünf Jahre hinterfragt Hupac ihre Positionierung im Transportmarkt. Im vergangenen Jahr war es wieder so weit: Verwaltungsrat und Geschäftsleitung haben gemeinsam eine Strategie erarbeitet, um das Unternehmen erfolgreich für die Zukunft aufzustellen.

Hupac strebt weiterhin eine marktführende Rolle im intermodalen Verkehr in Europa an – qualitativ und quantitativ. Die Chancen stehen gut: Der Güterverkehr ist ein Wachstumsmarkt, und die Schiene hat im langströmigen Verkehr ein interessantes Entwicklungspotenzial.

In den kommenden Jahren wollen wir die Marktdurchdringung in den Kernmärkten verstärken. Das Ziel ist die Rückgewinnung von Marktanteilen durch die Schweiz und die Akquisition von Neuverkehren, insbesondere im Segment der Trailerverkehre und der Konsumgüter.

Darüber hinaus wollen wir geografisch expandieren. Anfang 2016 konnten wir eine Niederlassung in Shanghai eröffnen. Sie wird uns im eurasischen Markt etablieren und dazu beitragen, dass Hupac durchgehende intermodale Transporte zwischen China und Europa in hoher Qualität produzieren kann. Weitere Zielmärkte sind Südosteuropa mit Verkehren bis in die Türkei, die Iberische Halbinsel sowie Frankreich.

Der Geschäftsbereich Company Shuttle, der Anfang 2015 eingerichtet wurde, kann erste Erfolge aufweisen. Mehrere neue Züge konnten im Markt eingeführt werden. Im Sektor der Maritim-Verkehre sehen wir Chancen, die wir aktuell überprüfen und in Zukunft ergreifen wollen.

Zahlreiche Terminalprojekte unterstützen die Wachstumsstrategie der Hupac. Zu erwähnen sind die Projekte Basel Nord, Mailand, Piacenza, Brescia und Düsseldorf-Holthausen gemeinsam mit Partnern sowie Brwinów bei Warschau in Eigenregie. Mit einer Fertigstellung der Terminals ist im Zeithorizont 2018-2020 zu rechnen.

Aber nicht nur physische Ressourcen wie Rollmaterial und Terminals bestimmen den Erfolg der Hupac. Die digitale Welle rollt und wird in kurzer Zeit Märkte, Produktionsprozesse und Distributionskanäle verändern. Die Strategie der Hupac stellt daher die Weichen auf Digitalisierung. Durch standardisierte, automatisierte Planungs- und Produktionsprozesse soll die Auslastung der Züge verbessert werden. Für die Kunden sollen End-to-end-Datenintegration, transparente Sendungsverfolgung und automatisierter Info-Austausch zum Standard werden. Die Vorbereitung auf Logistik 4.0, d.h. die Verzahnung von Daten und Prozessen aller Partner der Logistikkette, ist Chefsache bei Hupac. Dazu gehört auch, dass wir Datenverfügbarkeit und Datentransparenz des Schienengüterverkehrs politisch einfordern mit dem Ziel, die gesamte Transportkette zu verbessern.

Die Zukunft der Hupac gestalten die Mitarbeitenden – Menschen, die sich konsequent an den Bedürfnissen der Kunden orientieren und sich dafür einsetzen, dass das Unternehmen weiterhin profitabel wachsen und investieren kann. Das Team der Hupac zeichnet sich seit jeher durch Flexibilität und Innovationskraft aus. Um die Herausforderungen der kommenden Jahre zu meistern, entwickeln wir die Fähigkeiten unserer Mitarbeitenden über alle Hierarchiestufen weiter. Die Logistik der Zukunft erfordert neues, interdisziplinäres, interkulturelles Denken und Handeln. Dafür ist Hupac mit ihrer bald fünfzigjährigen Geschichte und ihrer starken Unternehmenskultur bestens gerüstet.

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 2016

NEAT für die europäische Logistik



“ Die Einweihung des Gotthard-Basistunnels als längsten Eisenbahntunnel der Welt ist ein epochales Ereignis. ”

Liebe Aktionäre, liebe Kunden, Partner und Mitarbeitende

Noch vor wenigen Jahren lag die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels in weiter Ferne. Einen Vorgeschmack erhielten wir 2007 mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels. Doch über den Gotthard fahren wir bis heute in Dreifachtraktion durch Kehrtunnel und über steile Rampen bei Regen und Schnee – immer in der Hoffnung, dass uns die Natur keine Überraschungen in Form Stein Schlag und Lawinen mit tagelangen Streckenschließungen beschert.

Am 1. Juni 2016 ist es dann soweit: Die Einweihung des Gotthard-Basistunnels als längster Eisenbahntunnel der Welt ist ein epochales Ereignis. Die ersten Testfahrten mit unseren Zügen verliefen erfolgreich. Am 11. Dezember 2016 dürfen wir den operativen Betrieb durch den 57 Kilometer langen Tunnel aufnehmen. Erstmals werden unsere Shuttlezüge die Alpen auf Basisniveau unterqueren und somit die Wirtschaftsräume der Lombardei und Nordeuropa sicherer und zuverlässiger verbinden. Das operative Tagesgeschäft profitiert in vielerlei Hinsicht:

- ▶ Stabilisierung der Streckenzuverlässigkeit bei Witterungseinflüssen
- ▶ Streckenverkürzung um 30 Kilometer
- ▶ Weniger Zwischenstopps für Lokomotivwechsel und Einsatz von Schiebeloks
- ▶ Geringerer Energieverbrauch
- ▶ Reduzierter Unterhaltsaufwand des Rollmaterials wegen des Wegfalls der Bergstrecke
- ▶ Neues Betriebskonzept mit ETCS für mehr Fahrplanstabilität und höhere Pünktlichkeit
- ▶ Ausreichend Kapazität für das künftige Wachstum.

Doch um das NEAT-Puzzle fertigzustellen, fehlen weitere wichtige Teile. Bis Ende 2020 sollen der Ceneri-Basistunnel und der 4-Meter-Korridor zwischen Basel und Norditalien fertiggestellt sein. Dies ermöglicht Zuglängen von 750 Meter, Profilhöhen bis 4 Meter und Zuggewichte bis 1600 Tonnen mit einer Lok. All diese Verbesserungen sind notwendig, um Effizienzsteigerungen zu erzielen und die Reduktion der Betriebsbeiträge zu kompensieren.

Zunächst müssen wir uns jedoch auf eine mehrjährige Phase intensiver Bautätigkeit einstellen. Die grösste Herausforderung ist eine 6-monatige Total-sperrung der Luino-Strecke in 2017. Mit unseren Partnern bei den Infrastrukturbetreibern und den Bahnunternehmen erarbeiten wir zur Zeit Alternativen und Umleitungen, damit die Infrastrukturen der Zukunft mit möglichst geringem Einfluss auf die operative Tätigkeit der Gegenwart gebaut werden.

Ein weiteres Puzzleteil sind die Terminals in Norditalien. Gemeinsam mit unserem italienischen Partner FS entwickeln wir die Terminalprojekte Milano Smistamento, Brescia und Piacenza und erwarten eine etappierte Fertigstellung ab 2019.

Die Umsetzung eines leistungsfähigen Güterverkehrskorridors zwischen Rotterdam und Genua erfordert weitere Massnahmen, wie zum Beispiel die Grossprojekte Emmerich-Oberhausen und Basel-Offenburg. Der Markt hofft, dass der Verkehr von 750 Meter langen Zügen korridorweit bereits per Ende 2020 möglich ist. Denn im Wettbewerb zur Strasse zählt jeder Meter Payload auf den Güterzügen.

Auch wenn es nur schrittweise vorangeht: Die Milliardeninvestition des Gotthard-Basistunnels ist der erste Grundpfeiler, um den Schienengüterverkehr zu unterstützen und die Verlagerungsziele zu realisieren. Im Jahr 2017 steht das 50-jährige Jubiläum der Hupac an. Dank moderner Infrastruktur sind wir für den nächsten Abschnitt unserer Firmengeschichte bestens gerüstet.

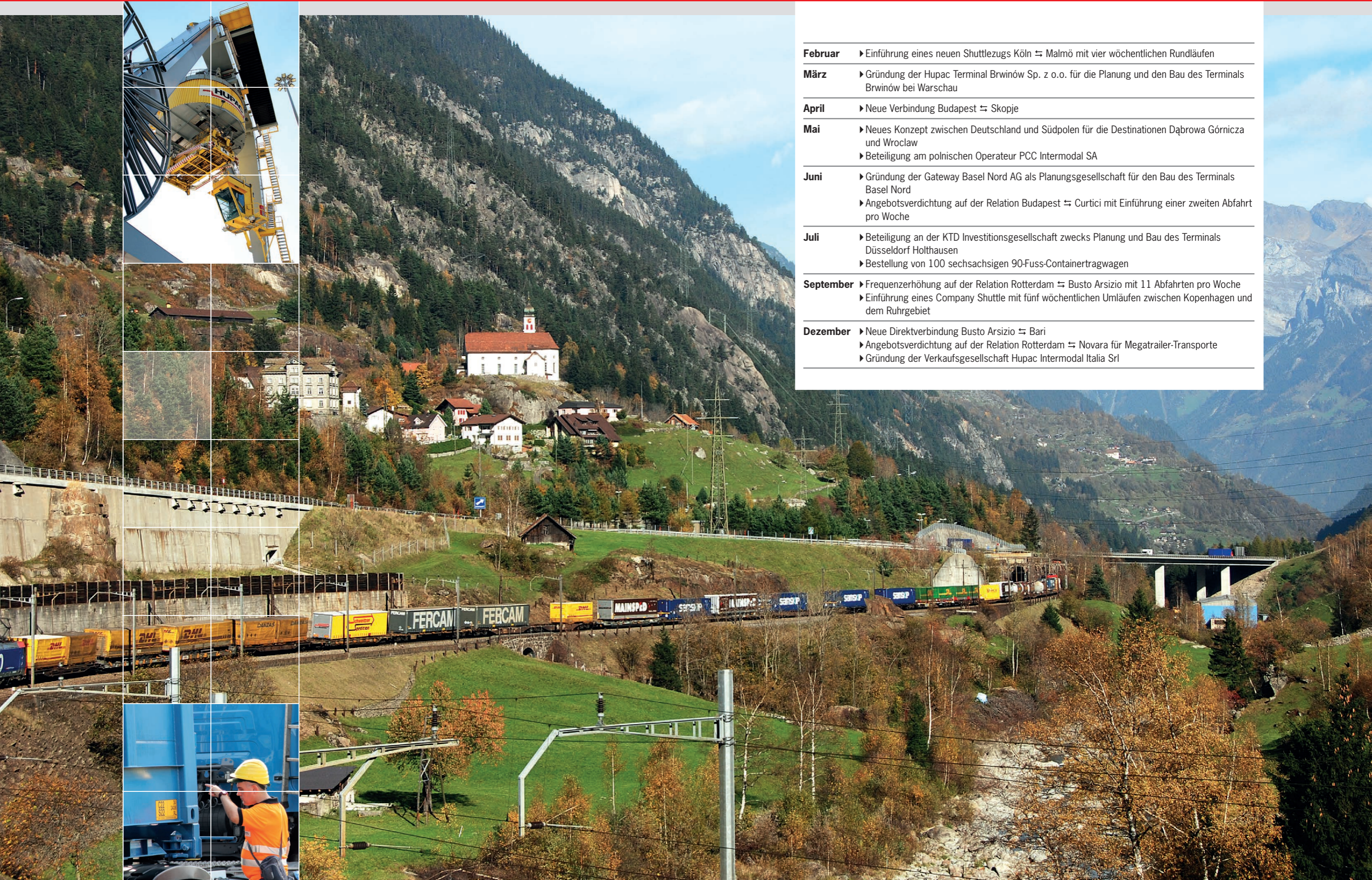
Ich danke unseren Aktionären, Kunden und Partnern für das entgegengebrachte Vertrauen und unseren Mitarbeitenden für ihr tägliches Engagement, und wünsche ihnen weiterhin viel Erfolg.

Bernhard Kunz
Direktor

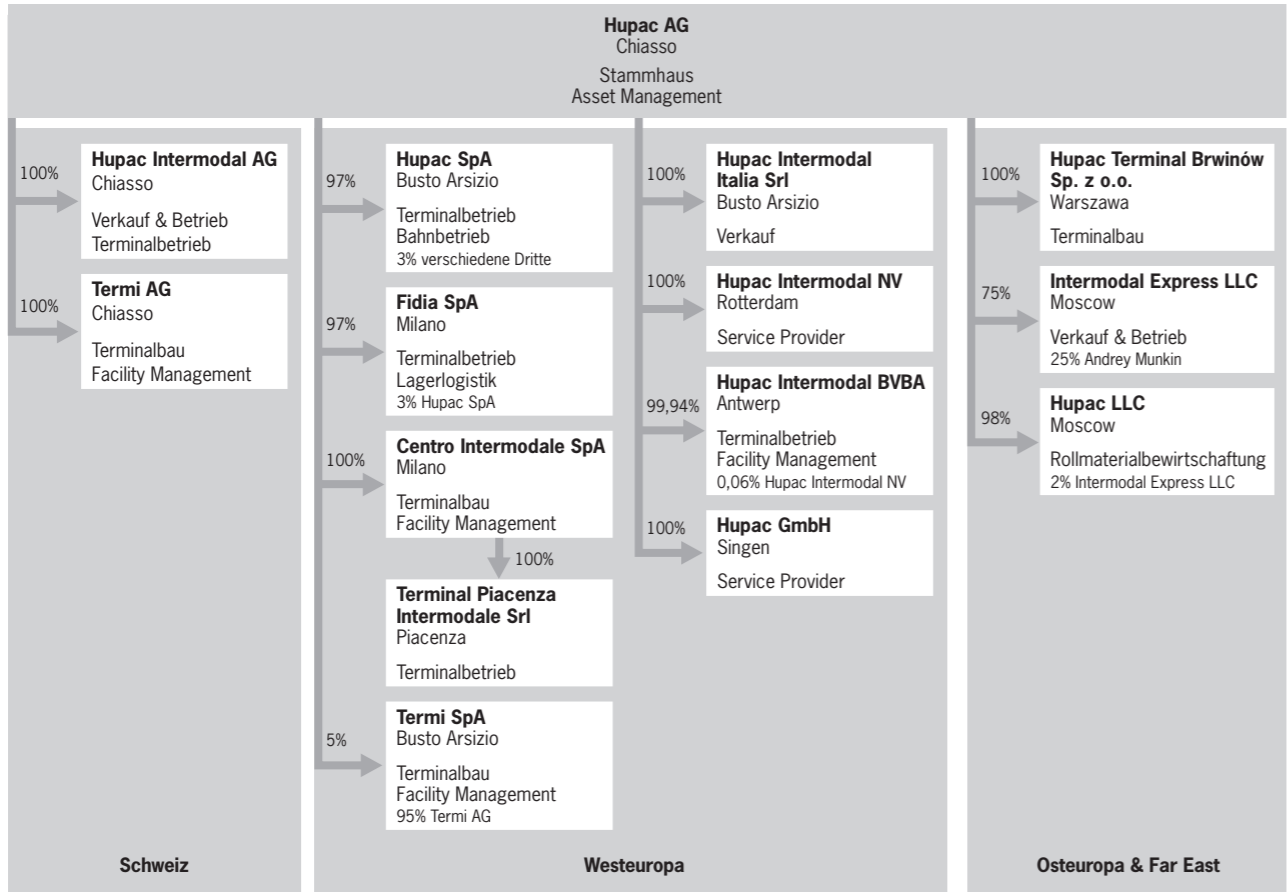
Chiasso, im April 2016

Das Jahr 2015 im Überblick

- Februar** ▶ Einführung eines neuen Shuttlezugs Köln ⇌ Malmö mit vier wöchentlichen Rundläufen
- März** ▶ Gründung der Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o. für die Planung und den Bau des Terminals Brwinów bei Warschau
- April** ▶ Neue Verbindung Budapest ⇌ Skopje
- Mai** ▶ Neues Konzept zwischen Deutschland und Südpolen für die Destinationen Dąbrowa Górnicza und Wrocław
▶ Beteiligung am polnischen Operateur PCC Intermodal SA
- Juni** ▶ Gründung der Gateway Basel Nord AG als Planungsgesellschaft für den Bau des Terminals Basel Nord
▶ Angebotsverdichtung auf der Relation Budapest ⇌ Curtici mit Einführung einer zweiten Abfahrt pro Woche
- Juli** ▶ Beteiligung an der KTD Investitionsgesellschaft zwecks Planung und Bau des Terminals Düsseldorf Holthausen
▶ Bestellung von 100 sechsachsigen 90-Fuss-Containertragwagen
- September** ▶ Frequenzerhöhung auf der Relation Rotterdam ⇌ Busto Arsizio mit 11 Abfahrten pro Woche
▶ Einführung eines Company Shuttle mit fünf wöchentlichen Umläufen zwischen Kopenhagen und dem Ruhrgebiet
- Dezember** ▶ Neue Direktverbindung Busto Arsizio ⇌ Bari
▶ Angebotsverdichtung auf der Relation Rotterdam ⇌ Novara für Megatrailer-Transporte
▶ Gründung der Verkaufsgesellschaft Hupac Intermodal Italia Srl



Corporate Governance



Verwaltungsrat der Hupac AG

Name	Alter	Position	Nationalität	Erstmalige Nominierung	Ablauf des Mandats
Dr. Hans-Jörg Bertschi	58	Präsident seit 1993	Schweizer	1987	2016
Dr. Thomas Baumgartner	61	Mitglied	Italiener	1990	2016
Thomas Hoyer	65	Mitglied	Deutscher	1988	2016
Ing. Nicolas Perrin	56	Mitglied	Schweizer	2008	2016
Nils Planzer	44	Mitglied	Schweizer	2008	2016
Peter Hafner	59	Sekretär	Schweizer	1999	2016

Geschäftsleitung der Hupac Gruppe und operative Führung der Tochtergesellschaften

Hupac AG	Hupac SpA	Hupac Intermodal Italia Srl	Hupac Terminal Brwinów
Bernhard Kunz Peter Howald <i>Direktor</i> <i>Stv. Direktor</i>	Francesco Crivelli <i>Delegierter VR</i>	Maurizio Bertaso <i>Verkaufsleiter</i>	Alberto Grisone Peter Hafner Peter Howald <i>Manager</i> <i>Manager</i> <i>Manager</i>
Termini AG	Fidia SpA	Hupac Intermodal NV	Intermodal Express LLC
Peter Hafner <i>Direktor</i>	Francesco Crivelli <i>Delegierter VR</i>	Mark Jansen <i>Betriebsleiter</i>	Andrey Munkin <i>Direktor</i>
	Centro Intermodale SpA	Hupac Intermodal BVBA	Hupac LLC
	Peter Hafner <i>Präsident</i>	Dirk Fleerackers <i>Betriebsleiter</i>	Andrey Munkin <i>Direktor</i>
	Terminal Piacenza Intermodale Srl	Hupac GmbH	
	Piero Solcà <i>Präsident</i>	Sascha Altenau <i>Direktor</i>	
	Termini SpA		
	Peter Hafner Francesco Crivelli <i>Präsident</i> <i>Delegierter VR</i>		
Schweiz	Westeuropa		Osteuropa & Far East

Struktur der Hupac Gruppe

Ende 2015 bestand die Hupac Gruppe aus 15 Unternehmen mit Sitz in der Schweiz, in Italien, Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Polen und Russland. Jedes dieser Unternehmen trägt mit den Lösungen, die es in seinem spezifischen Tätigkeitsbereich entwickelt, zur Schlagkraft der Gruppe als Ganzes bei.

Im März 2015 hat Hupac die Terminal Brwinów Sp. z o.o. mit Sitz in Warschau gegründet. Das Unternehmen ist mit der Planung und dem Bau eines neuen Terminals für den Kombinierten Verkehr in Brwinów bei Warschau beauftragt.

Im Dezember 2015 folgte die Gründung der Hupac Intermodal Italia Srl. Das Unternehmen vermarktet den intermodalen Verkehr der Hupac Gruppe in Italien.

Verwaltungsrat

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

Kapitalstruktur

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

Beteiligungen

Als Joint-Venture-Gesellschaft ist die Terminal Singen TSG GmbH mit Sitz in Singen zu erwähnen. Die Gesellschafter des Unternehmens sind Hupac AG und DB Intermodal Services GmbH. Die Terminal

Alptransit Srl (Teralp) ist ein Gemeinschaftsunternehmen der FS Logistica SpA und der Hupac AG. Hauptzweck der Gesellschaft ist die Planung und der Bau von Umschlaganlagen.

Hupac hält wesentliche Minderheitsbeteiligungen an verschiedenen Unternehmen im Tätigkeitsumfeld des Kombinierten Verkehrs. Dazu gehören die Kombi-Operateure Cemmat und RAlpin, die Terminalgesellschaft Combinant, der Datenverarbeitungsdienstleister Cesar Information Services sowie das Eisenbahnverkehrsunternehmen SBB Cargo International.

Im Juni 2015 haben die Schweizer Logistik- und Transportunternehmen Contargo, Hupac und SBB Cargo die Gateway Basel Nord AG als gemeinsame Planungsgesellschaft für den Bau des Containerterminals Basel Nord gegründet.

Im Juli 2015 ist Hupac mit weiteren Partnern in die KTD Investitionsgesellschaft mbH eingestiegen. Die Gesellschaft bezweckt die Planung und den Bau eines Kombiterminals in Düsseldorf Holthausen.

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

Zur Stärkung des Netzwerks in Polen ist Hupac im Mai 2015 eine Beteiligung am polnischen Operateur PCC Intermodal AG eingegangen.

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.

Zertifizierungen

Das Qualitäts- und Umweltmanagementsystem der Hupac ist gemäss ISO 9001 und 14001 zertifiziert. Die letzte Rezertifizierung erfolgte 2013 und ist für drei Jahre gültig.

Seit 2013 ist Hupac zertifiziertes ECM (Entity in Charge of Maintenance) gemäss EU-Verordnung 445/2011. Das Zertifikat ist fünf Jahre gültig und umfasst sämtliche Aspekte des Wagenmanagements.

Lagebericht

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.



Im Sinne der neuen Lageberichtserstattung muss für das Geschäftsjahr 2015 auf das aussergewöhnliche Ereignis vom 15. Januar 2015 verwiesen werden, als die Schweizerische Nationalbank die Verteidigung des CHF/EUR-Wechselkurses von 1,20 aufgegeben hat. Für Schweizer Firmen, die wie Hupac im internationalen Eurogeschäft engagiert sind, hat dies weitreichende erschwerende Folgen bewirkt.

Im Geschäftsjahr 2015 sind die Erlöse aus Lieferungen und Leistungen der Hupac Gruppe gegenüber dem Vorjahr um 10,3% auf gut CHF 427,5 Mio. gesunken. Unter Berücksichtigung der gleichen Wechselkurse wie per Ende 2014 hätten die Erlöse CHF 473,5 Mio. betragen. Die Position "Andere Erlöse", welche die staatlichen finanziellen Unterstützungen beinhaltet, ist gegenüber 2014 um 10,9% zurückgegangen.

Die Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen sind gegenüber dem Vorjahr um 11,8% tiefer ausgefallen. Dies führte im Berichtsjahr 2015 zu einem Bruttogewinn von gut CHF 100 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Verminderung von 4,2% entspricht.

Der Jahresgewinn der Gruppe ist im Berichtsjahr um 19,7% auf knapp CHF 6,1 Mio. gesunken.

Der Cash flow der Gruppe gemäss der vereinfachten Berechnungsmethode Jahresgewinn plus Abschreibungen und Wertberichtigungen hat sich im Geschäftsjahr 2015 auf fast CHF 41,3 Mio. belaufen. Dies entspricht einer Verringerung gegenüber dem Vorjahr von 0,3%.

Die Investitionen in Sachanlagen betragen CHF 24,6 Mio.

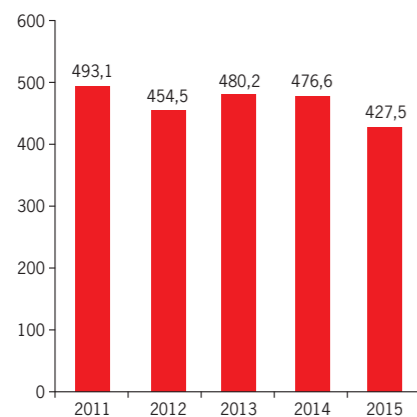
Unter Berücksichtigung der weiterhin schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, insbesondere ausgelöst durch den Währungsschock vom Januar 2015, kann die Entwicklung der Hupac Gruppe im Berichtsjahr 2015 als zufriedenstellend bezeichnet werden.

Im Sinne der Lageberichtserstattung können die Zukunftsaussichten für die Hupac Gruppe als gut beurteilt werden. Hier sind insbesondere das Wachstum in neuen Business Units sowie der NEAT-Effekt positiv zu werten. Auf der anderen Seite steht Hupac mittelfristig grossen Herausforderungen gegenüber, wobei hier insbesondere die künftige Reduktion der Betriebsbeitragszahlungen erwähnt werden muss. Die neue strategische Wachstumsausrichtung wird dazu beitragen, dass die Hupac Gruppe die an sie gestellten Herausforderungen in der Zukunft gut meistern kann.

Zahlen in CHF 1000	2015	2014	%
Erlöse aus Lieferungen und Leistungen	427.540	476.640	- 10,3
Andere Erlöse	66.699	74.818	- 10,9
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen	394.197	447.014	- 11,8
Bruttogewinn	100.042	104.444	- 4,2
Jahresgewinn der Gruppe	6.058	7.544	- 19,7
Cash flow der Gruppe	41.306	41.435	- 0,3

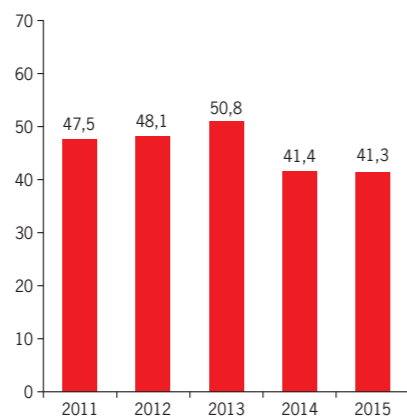
Umsatz

in Mio. CHF



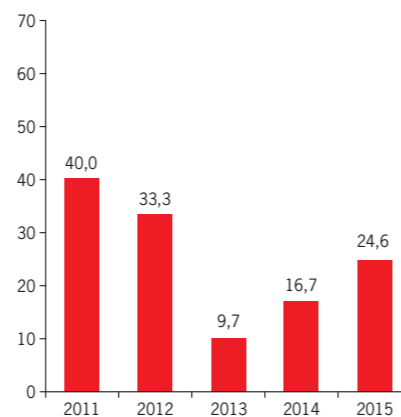
Cash flow

in Mio. CHF



Investitionen in Sachanlagen

in Mio. CHF



Hupac führt im Rahmen des Risikomanagements regelmässig eine Risikobeurteilung durch, welche ausgehend von der frühzeitigen Erkennung aller Gefährdungen die daraus entstehenden Risiken ableitet und definiert und somit die Gruppe vor bedeutenden wirtschaftlichen Einbussen bewahren soll.

Herzstück des Systems ist ein von den Bereichsleitern und den Verantwortlichen der Tochtergesellschaften erarbeiteter Gefährdungskatalog mit der Ableitung und Beurteilung der daraus entstehenden Risiken. Für dessen Aktualisierung ist die Geschäftsleitung zuständig. Die laufenden Informationen über den Stand der Risikosteuerung werden regelmässig dem Verwaltungsrat vorgelegt.

Insbesondere geht es darum, bei signifikanten Änderungen durch die Anwendung der Regelwerke, durch die Analyse der Ähnlichkeit mit Referenzsystemen bzw. durch die Ermittlung von Szenarien und Sicherheitsmassnahmen die Risiken zu steuern, zu begrenzen und zu vermeiden.

Die Hupac Gruppe stellt dafür die notwendigen Ressourcen zur Verfügung. Wichtig erscheint

uns auch, dass bei der Gefährdungserkennung die direkt betroffenen Mitarbeitenden involviert sind und sie die einzelnen Gefährdungspotenziale bzw. künftigen Risiken ihren Vorgesetzten melden.

Die Risikostruktur der Hupac Gruppe hat sich gegenüber den Vorjahren nicht wesentlich verändert. 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 sowie an der Umwelt.

Im administrativen, finanziellen Bereich zählen die Währungsrisiken zu den grössten Herausforderungen. Zur Beurteilung des internen Kontrollsystems (IKS) werden jährlich mindestens zwei interne Audits durchgeführt.

Die Hupac Gruppe stützt sich bei der Evaluierung und Bewertung von Risiken auf die Durchführungsverordnung-Nr. 402/2013 der Europäischen Kommission.



Business Unit Shuttle Net

Ausbau des Netzwerks trotz betrieblicher Schwierigkeiten

Die Marktsituation des vergangenen Jahres muss als ausgesprochen schwierig bezeichnet werden. Ressourcenengpässe bei den Bahnen, zahlreiche Streiktage sowie Verkehrsunterbrüche durch Baustellen und Unfälle wirkten sich negativ auf die Verkehrsentwicklung aus. Über 600 Züge mussten aus den genannten Gründen gestrichen werden. Dennoch beförderte die Business Unit Shuttle Net in etwa die gleiche Anzahl Sendungen wie im Vorjahr.

Im Kerngeschäft des transalpinen Verkehrs durch die Schweiz verzeichneten wir ein Minus von 0,6%. Die Negativentwicklung betraf insbesondere den Binnenverkehr Schweiz und den Import-/Exportverkehr Schweiz-Italien via Gotthard. Treibender Faktor war die Aufhebung des Mindestkurses des Schweizer Frankens gegenüber dem Euro im Januar 2015. Dies bewirkte eine Schwächung der Exportwirtschaft der Schweiz.

Der Rückgang der Mengen via Gotthard wurde durch eine positive Verkehrsentwicklung auf dem 4-Meter-Korridor via Lötschberg kompensiert. Auf dieser Achse verzeichneten wir ein Wachstum von 13% dank des attraktiven Angebots für Megatrailer mit Kodifizierung P400 in den Segmenten Deutschland-Italien und Benelux-Italien.

Im transalpinen Verkehr via Frankreich und Österreich mussten einige Produkte wegen schlechter Auslastung rationalisiert werden.

Im nicht-transalpinen Verkehr wurden die Korridore Benelux-Deutschland und Benelux-Osteuropa ausgebaut. Mit der Einführung eines Zugs Köln ⇌ Malmö im Februar konnten erstmals Verkehrsverbindungen zwischen Schweden und Deutschland angeboten werden. Im April wurde Skopje via Budapest an das Shuttle-Netzwerk angebunden. Die im Mai gemeinsam mit dem Partner Kombiverkehr eingeführte Verbindung zwischen Schwarzheide und Südpolen mit den Destinationen Dąbrowa Górnicza und Wrocław stärkt das Angebot auf der Ost-West-Achse.

Auch der Verkehr mit Südosteuropa entwickelte sich positiv. Im Juni starteten wir den zweiten wöchentlichen Shuttlezug im Rumänienverkehr. Auf der Relation Duisburg ⇌ Wien können wir mit einer vierten Abfahrt pro Woche flexibel auf die Marktnachfrage reagieren.

Weitere Entwicklung und neue Produkte in 2016

Zum Jahresbeginn wurden zahlreiche neue Verbindungen in Kooperation mit Grosskunden gestartet. Die Shuttleverbindung Venlo ⇌ Busto Arsizio bietet fünf Abfahrten pro Woche und bindet erstmals den niederländischen Wirtschaftsraum Limburg an das Netzwerk der Hupac an. Der Shuttlezug Zeebrugge ⇌ Novara verkehrt mit drei Rundläufen pro Woche und ist insbesondere für das Marktsegment der Megatrailer attraktiv. Für die Destination Süditalien wurde der Shuttle Busto ⇌ Bari in Kooperation mit dem italienischen Operateur Cemat neu strukturiert, um den Kunden einen attraktiveren Fahrplan ohne Zwischenhalt anzubieten.

Zu erwähnen ist ausserdem die Frequenzerhöhung der Shuttlezüge Köln ⇌ Novara auf acht Rundläufe pro Woche und die Renovierung des Konzepts Rotterdam ⇌ Novara/Busto, mit einer Abfahrtsverdichtung der Züge ab Busto Arsizio und einer Stärkung des betrieblichen Konzepts der Züge ab Novara.

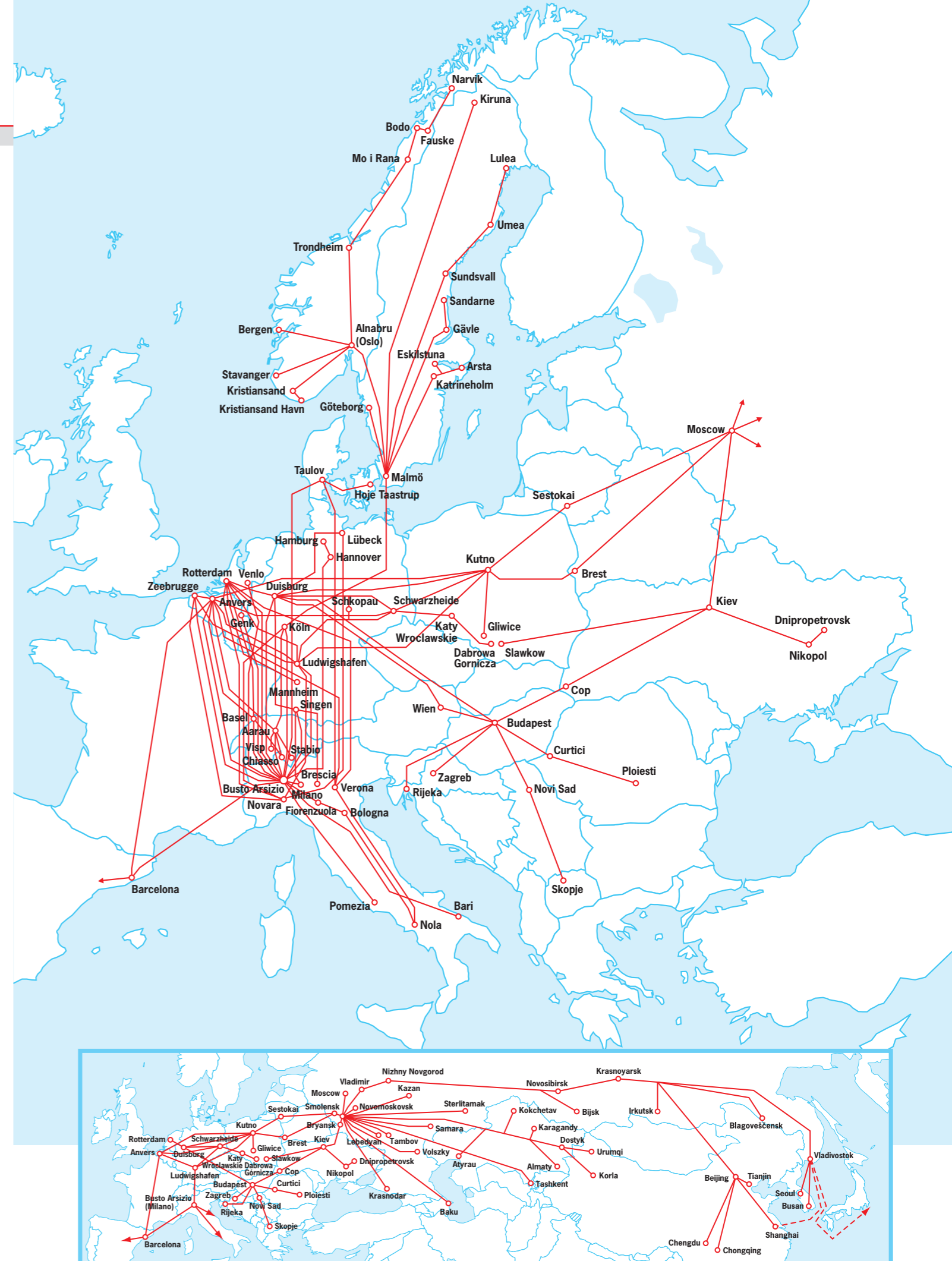
Wichtige Neuigkeiten gibt es auch im Polenverkehr. Seit Jahresanfang ist der Terminal Kutno bei Warschau die zentrale Drehscheibe im Ost-West-Verkehr. Hier treffen die Hupac Shuttlezüge aus Ludwigshafen, Schwarzheide und Antwerpen ein, ebenso der neue, gemeinsam mit PCC und Kombiverkehr betriebene Shuttlezug aus Duisburg. Von Kutno aus können die Sendungen mit dem zweimal wöchentlich verkehrenden Shuttle nach Moskau fahren und bis Zentralasien und Fernost weitergeleitet werden.

Weitere Projekte betreffen die Korridore Niederlande-Italien und Frankreich-Deutschland. Die geplante Anschlussverbindung ab Novara nach Triest mit drei wöchentlichen Abfahrten eröffnet die Möglichkeit, über Short-Sea-Verbindungen den Wirtschaftsraum Türkei an das Netzwerk der Hupac anzuschliessen.

Die Bestells- und Auftragslage der Business Unit Shuttle Net kann als gut bezeichnet werden.

Kundennähe

Die Organisation der Business Unit Shuttle Net wurde weiter entwickelt, um den wachsenden Anforderungen der Kundenbetreuung zu entsprechen. Im Dezember 2015 wurde die Verkaufsorganisation Hupac Intermodal Italia Srl als Ansprechpartner für die Kunden in Italien gegründet. Für die Betreuung der Verkehre auf der Ost-West-Achse wurde in der Betriebszentrale in Chiasso ein dediziertes Team für die neuen Märkte in Osteuropa und Fernost eingesetzt.



Stand: April 2016

Business Unit Company Shuttle

Erfolgreicher Start in 2015

Im Januar 2015 hat die Business Unit Company Shuttle ihre Tätigkeit aufgenommen. Während der Tendersaison im Frühjahr bis Sommer konnten verschiedene Aufträge gewonnen werden. Ein erster Company Shuttle wurde im September mit fünf wöchentlichen Umläufen zwischen Kopenhagen und dem Ruhrgebiet für einen global tätigen dänischen Spediteur erfolgreich lanciert. Die Traktion des Zuges wurde erstmalig auch innerhalb Dänemarks an ein Privatunternehmen übertragen.

Neukundengewinnung und weiterer Ausbau

Das neue Jahr begann mit der Aufnahme von zwei weiteren Company Shuttles und der Erweiterung des Kopenhagen-Produkts in die Niederlande bis nach Geleen.

Anfang Januar startete der Company Shuttle Rotterdam Europoort ↔ Novara mit vier wöchentlichen Rundläufen. Der Zug aus Novara verbindet in Europoort direkt die Fähren von P&O Ferries und Stena-Lines nach Grossbritannien. Dabei werden neben zeitkritischen Consumer Goods in speziell angefertigten High-Security-Wagen auch Mega-trailer gefahren.

Der Company Shuttle Geleen ↔ Domodossola/Busto Arsizio wurde zusammen mit einem belgischen Spediteur und einem Schweizer Chemielogistiker lanciert und verkehrt mit sechs wöchentlichen Rundläufen. Mit dem Absetzhalt in Domodossola werden die maximalen technischen Parameter des Schienensystems konsequent ausgenutzt. Die direk-

te Anfahrt des Chemie-Clusters Chemelot in Geleen ermöglicht es lokal angesiedelten Verladern, verschiedene Destinationen in Nord-, Mittel- und Süditalien über den Hub Busto Arsizio anzubinden.

Die Bestells- und Auftragslage der Business Unit Company Shuttle kann als gut bezeichnet werden. Verschiedene Projekte sind in der Pipeline und stehen kurz vor der Umsetzung.

Verstärkung der Organisation

Parallel zum Verkehrswachstum konnte die Organisation der Business Unit mit zwei erfahrenen Produktmanagern verstärkt werden. Sie entwickeln die Produkte Hand-in-Hand mit unseren Grosskunden: vom Design der Fahrpläne bis zur Maximierung der Ladeparameter, von der Auswahl der optimalen Wagen bis zur Umsetzung der erforderlichen IT-Schnittstellen, von den Vereinbarungen mit den Terminals und den Eisenbahnverkehrsunternehmen bis zum täglichen Betrieb.

Optimierung und Digitalisierung

Neben dem Ausbau der Geschäftstätigkeit für weitere Verbindungen steht die ständige Optimierung der bestehenden Company Shuttles im Fokus der Business Unit mit dem Ziel, gemeinsam mit den Kunden die langfristige Attraktivität des Produkts zu sichern. Zentraler Faktor ist dabei die Digitalisierung. Wichtige Schritte hin zur nahtlosen digitalen Auftragsabwicklung innerhalb der Supply-Chain zwischen Kunde, Operateur, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Terminal wurden bereits erfolgreich umgesetzt. Im laufenden Jahr werden weitere Tools und Massnahmen eingeführt.



Produktion

Erneutes Qualitätstief

Die Qualität, gemessen an der Pünktlichkeit der Züge, hat sich 2015 gegenüber der Vorjahresperiode erneut verschlechtert. Auf allen Verkehrsachsen wurde ein Rückgang dieser wichtigen Kennzahl verzeichnet. Als pünktlich gelten Züge, die maximal 60 Minuten nach dem vereinbarten Fahrplan entladebereit sind.

Auf der Luino-Achse sank die Pünktlichkeitsrate um neun Prozentpunkte von 69% auf 60%. Via Chiasso betrug der Rückgang sieben Prozentpunkte (von 85% auf 78%) und via Domodossola fünfzehn Prozentpunkte (von 71% auf 56%). Im Verkehr via Brenner mussten wir eine unverändert niedrige Pünktlichkeit von 62% verzeichnen (Vorjahr 61%). Auch im nicht-transalpinen Verkehr konnte keine Verbesserung erzielt werden (63% gegenüber 64% im Vorjahr).

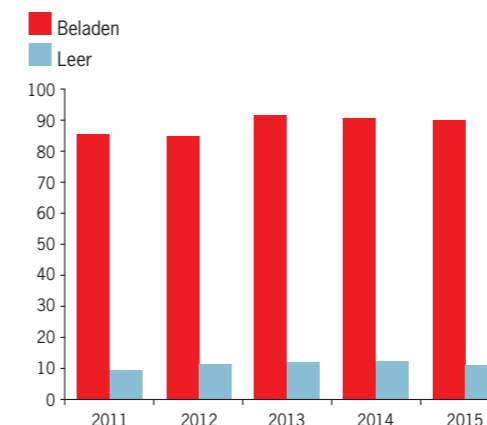
Proaktives Verkehrsmanagement

Die Gründe für diese Negativentwicklung sind auf verschiedenen Ebenen angesiedelt. Infrastrukturseitig sind Bauarbeiten, technische Defekte und punktuelle Kapazitätsengpässe zu nennen. Auf der Seite der Eisenbahnverkehrsunternehmen stehen Ressourcenprobleme im Vordergrund. Auch Unwetterschäden und Streiks tragen massgeblich zu den Verspätungen bei.

Das Produktionsteam der Hupac kompensiert die mangelhafte Qualität durch eine intensive Steuerungs- und Koordinationstätigkeit rund um die Uhr. In enger Zusammenarbeit mit den Bahnpartnern und Terminalbetreibern wird der Verkehr geplant und insbesondere bei Störungen bestmöglich durchgeführt. Zahlreiche Ersatzkompositionen stehen bereit und werden im Bedarfsfall eingesetzt, um den Fahrplan aufrecht zu erhalten.

Laufleistung der Wagen

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



Transparenz und Investitionen

Mit verschiedenen Bahnpartnern hat Hupac ein langfristig angelegtes Konzept zur Qualitätsverbesserung aufgesetzt. Zu den Massnahmen gehört das tägliche Monitoring der Verspätungen im Verkehrsnetz, die eindeutige Zuteilung der Verantwortung in gegenseitiger Transparenz und die offene Analyse der Verspätungsursachen. Auf dieser Basis lassen sich gezielt Massnahmen ergreifen.

Um dem Ressourcenmangel entgegenzuwirken, investiert Hupac in eigene Reserven. Seit Anfang 2016 wird für Hupac ein Pool an Lokomotiven und Lokführern vorgehalten. Diese stehen auf Abruf bereit und können jederzeit eingesetzt werden, um Engpässe zu überbrücken. Die Ergebnisse der ersten Monate sind sehr vielversprechend.

Sicherer Betrieb

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

Hupac unterstützt die Null-Fehler-Strategie des Bahnsystems und wendet zahlreiche Vorkehrungen und Vorsichtsmassnahmen an, um eine hohe Sicherheit zu gewährleisten. Alle Fahrzeuge, Ladeeinheiten und Bahnwagen werden systematischen Kontrollen von der Abfahrt bis zur Destination unterzogen. Die Prozesse sind mit den Terminal- und Bahnpartnern abgestimmt und werden periodisch überprüft.

Im 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 Berichtsjahr ist es im Tätigkeitsfeld der Hupac zu keinen grösseren Unfällen gekommen.

Hohe Produktivität des Rollmaterials

Hupac ist bestrebt, die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs durch stetige Produktivitätssteigerungen zu sichern. Im Berichtsjahr ist die Laufleistung des Rollmaterials der Hupac AG, gemessen an den durchschnittlich gefahrenen Kilometern pro beladenen Wagen, mit minus 0,5% praktisch konstant geblieben, während die durchschnittlich gefahrenen Leerkilometer um 10,2% gesenkt werden konnten.

Betriebliche Ressourcen

Rollmaterial

Ende 2015 verfügte die Hupac Gruppe über eine Wagenflotte von 5.216 Modulen. Dies entspricht einem Zuwachs von 1,9%. Der Anteil der angemieteten Wagen am gesamten Rollmaterialbestand betrug 3,9%.

Im Bereich der Wageninstandhaltung führte Hupac AG ihre Strategie der Kapazitätssicherung und Produktivitätssteigerung fort. Die Prozesse der Leerwagenzustellung, Komponentenkoordination und Instandhaltungsausführung sind gut eingespielt. Folglich stieg die Wagenverfügbarkeit im Berichtsjahr um vier Prozentpunkte auf 90% und übertraf somit den Zielwert von 85%.

Einen wesentlichen Beitrag zur Wagenverfügbarkeitssicherung konnten die Partner in den unternehmenseigenen Werkstätten in Busto Arsizio leisten. Das 2012 eröffnete Radsatzaufarbeitungszentrum hat die anfänglichen Schwierigkeiten überwunden und arbeitet nun nach Plan. Die Anlage ist für zerstörungsfreie Prüfungen sowie für die Reprofilierung und Neubeschreibung der Radsätze ausgerüstet.

Auch die unternehmenseigene Werkstätte für vorbeugende Instandhaltung verzeichnete einen reibungslosen Betrieb. Das Output-Volumen konnte durch verschiedene organisatorische Massnahmen erhöht werden.

Im Berichtsjahr wurden 76 neue Wagen ausgeliefert. Es handelte sich um 30 90-Fuss-Containertragwagen und um 46 Doppeltaschenwagen des Typs T3000. Von letzterem sind 14 Wagen einer neuen Serie mit Scheibenbremsen ausgerüstet.

Der marktgerechte Ausbau der Wagenflotte schreitet voran. Für das wachsende Segment der 45-Fuss-Container wurden 100 sechsachsige 90-Fuss-Containertragwagen bestellt, mit Auslieferungen in 2015/2016.

Traktion

Über 95% des Hupac Verkehrs wird gemäss dem Prinzip der international durchgehenden Traktionsverantwortung produziert. Ausnahmen bilden Märkte, welche die Strukturen dieses Geschäftsmodells erst teilweise zulassen. Zu den Hauptfrachtführern der Hupac gehörten im Berichtsjahr SBB Cargo International, DB Schenker Rail, Trenitalia Cargo, BLS Cargo, Crossrail, Captrain, WLB Wiener Lokalbahnen Cargo, SNCF Fret, SNCB Logistics, Rotterdam Rail Feeding, Interporto Servizi Cargo, Rail Cargo Hungaria und TX Logistik.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen der Hupac stellt Rangiertätigkeit im Terminal Busto Arsizio sowie Wagentransporte zwischen dem Terminal und den Werkstätten sicher. Daneben führt es Feedertransporte durch, beispielsweise zwischen Busto Arsizio und Milano Smistamento.

Terminals

Die Züge der Hupac bedienen rund 60 Umschlagterminals in 16 Ländern Europas. Zahlreiche weitere Terminals können über Zugverbindungen unserer Partner erreicht werden. Im Berichtsjahr sind die Umschlaganlagen Herne, Kutno und Gliwice an das Netzwerk der Hupac angeschlossen worden.

In den eigenen Terminals ist es im Berichtsjahr zu keinen grösseren Unregelmässigkeiten gekommen. Die Betriebsleistungen konnten mit hoher Qualität und Zuverlässigkeit erbracht werden.

Informationstechnik

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

Das Unternehmen verfügt über ein zentralisiertes System, an welches alle Aussenstellen sowie rund 60 Terminals in ganz Europa angeschlossen sind. Das Herz bildet die Software Goal (Global Oriented Application for Logistics), eine eigenentwickelte Applikation für die Koordination des gesamten Kombinierten Verkehrs von der Buchung bis zur

Rechnungslegung. Verschiedene Terminals und Operateure haben das System übernommen. Zahlreiche Kunden und Partner tauschen ihre Daten mit Hupac via XML über das Datenaustauschsystem Ediges (Electronic Data Interchange Goal with External Partners) aus.

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

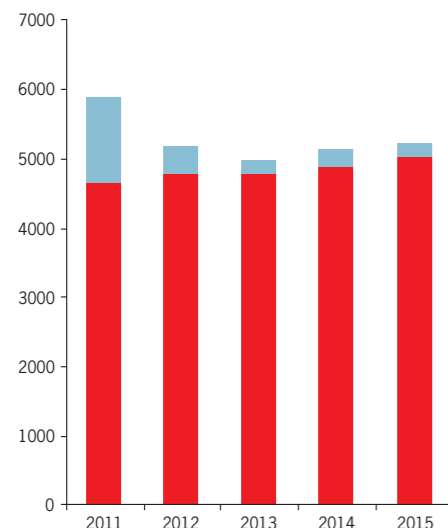
Im Berichtsjahr haben die IT-Spezialisten neue Systeme für das Terminalmanagement in Busto Arsizio entwickelt. Eine grafische Visualisierung aller betrieblichen Elemente ermöglicht einen besseren Überblick über die Positionierung der Ladeeinheiten und Wagen.

Des Weiteren wurde eine webbasierte Plattform für den Kundenservice vorbereitet. Im laufenden Jahr können erste administrative und betriebliche Services auf diesem passwortgeschützten Bereich freigeschaltet werden.

Rollmaterial

Anzahl Wagenmodule

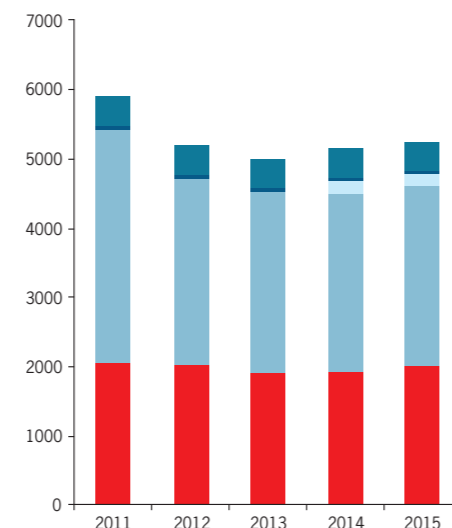
Angemietete Wagen
Eigene Wagen



Rollmaterial nach Wagentyp

Anzahl Wagenmodule

Rola Niederflurwagen
Rola Schlafwagen
Breitspurwagen (RUS)
Tragwagen
Taschenwagen



Entwicklung der operativen 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.

Die Zusammenarbeit mit SBB Cargo International verlief erfolgreich. Die für Hupac durchgeführten Verkehre konnten ausgebaut werden. Die bestehenden Qualitätsprobleme sind erkannt und werden systematisch bearbeitet. Ein Schwerpunkt der strategischen Zusammenarbeit ist die Vorbereitung auf die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und auf das Auslaufen der Betriebsbeiträge für den alpenquerenden Kombinierten Verkehr per Ende 2023.

Crossrail AG, Muttenz

Crossrail ist eine der wenigen Privatbahnen, die nach der Konsolidierungsphase der letzten Jahre noch Bestand hat. Hupac hielt per Ende 2015 einen Anteil von 13,44%. Seit April des Jahres 2016 hält die Hupac keine Anteile von Crossrail mehr.

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 34,48%.

Im Berichtsjahr konnte Hupac die Zusammenarbeit mit Cemat intensivieren. Die gemeinsam betriebenen Verkehre entwickelten sich positiv.

RAIPIN AG, Olten

Hupac ist gemeinsam mit SBB, BLS und Trenitalia Gesellschafter 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 425 Niederflurwagen sowie 9 Begleitwagen an RAIPIN.

Terminal Singen TSG GmbH, Singen

Die 1999 gegründete Joint Venture Gesellschaft Terminal Singen TSG GmbH betreibt den Terminal Singen. Rund 40 Züge verkehrten wöchentlich über diese Drehscheibe.

Combinant NV, Antwerpen

An der 2009 gegründeten Terminal-Gesellschaft Combinant NV hält Hupac einen Anteil von 35%. Weitere Gesellschafter sind BASF und Hoyer. Im Berichtsjahr wickelte Hupac 60 Züge pro Woche über den Combinant-Terminal ab.

KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH, 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. Pro Woche verkehren rund 80 Hupac Züge über diese Drehscheibe.

DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH, 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 rund 40 Züge wöchentlich über diesen Terminal.

RSC Rail Service Center, Rotterdam

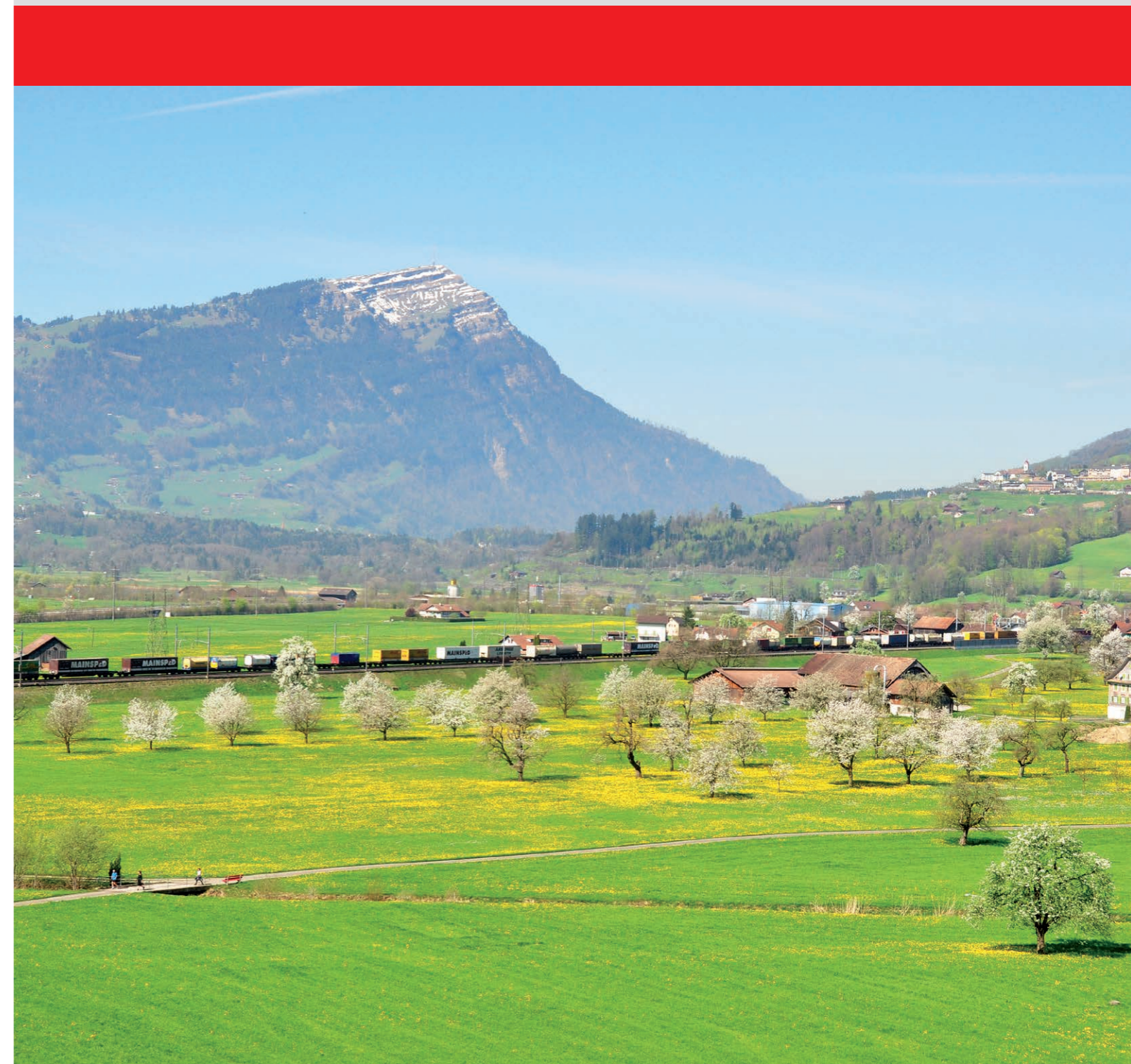
Seit Ende 2014 ist Hupac im Eignerkonsortium des RSC Terminals Rotterdam mit einem Anteil von 16,33% vertreten. Hupac wickelt 70 Abfahrten pro Woche über den RSC-Terminal ab.

CIS Cesar International Services Scarl, Bruxelles

Hupac ist Gründungsgesellschafter der 2004 etablierten Cesar International Services mit einem Kapitalanteil von 25,1%. 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 727.000 Tonnen CO₂ sowie rund 8,8 Milliarden Megajoule Energie im Vergleich zum reinen Strassentransport (gemäss Umweltrechner www.ecotransit.org) eingespart.

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

Schutz vor Unfällen mit Umweltbelastungen

Die Produktion der Hupac ist infrastrukturell und organisatorisch so ausgelegt, dass das Risiko eines Unfalls mit Folgen für Mensch und Umwelt möglichst gering ist. Die angewandten Massnahmen entsprechen den gültigen Bestimmungen und überschreiten in vielen Fällen die gesetzlichen Anforderungen.

Im Bereich Rollmaterial setzt Hupac auf ein Konzept der vorbeugenden Instandhaltung. Alle Bahnwagen durchlaufen verschiedene Überprüfungs- und Wartungsschritte in definierten Intervallen. Damit ist eine sichere Zirkulation des Rollmaterials gewährleistet.

Prävention ist auch im Terminalbereich das Leitmotiv. Die Betriebssoftware Goal ist mit Kontrollfunktionen ausgestattet, die ein fehlerhaftes Beladen des Zugs verhindern. So werden Risiken für den Bahnverkehr wirksam vermieden.

Die Terminals der Hupac Gruppe verfügen über eine Reihe aktiver und passiver Sicherheitsmassnahmen:

- ▶ Versiegelung des Bodens zum Schutz des Grundwassers
- ▶ Absperrbares Abwassersystem: Bei einem Verlust von Schadstoffen während eines Regenfalls wird das verschmutzte Wasser in ein Rückhaltebecken geleitet, um es vom restlichen Wasser zu trennen
- ▶ Sicherer Betrieb im Umschlagbereich durch elektrische Portalkräne.

Der Terminal Busto Arsizio-Gallarate ist für ein hohes Umschlagvolumen ausgelegt und verfügt über zusätzliche präventive Sicherheitsvorrichtungen, wie zum Beispiel eine elektronische Signal- und Bedien-/Steueranlage für den internen Bahnverkehr und eine zentralisierte elektronische Steuerung aller Sicherheitsvorrichtungen.

In allen Bereichen setzt Hupac auf den Faktor Mensch. Die Mitarbeitenden werden regelmässig sensibilisiert und geschult, um Risiken am Arbeitsplatz zu erkennen und wirksam zu begegnen.

Gefahrguttransporte

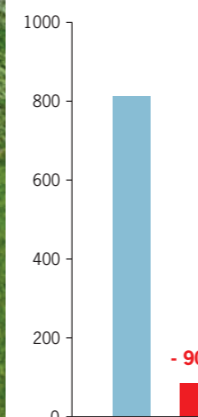
Gefahrgüter sind ein wichtiger Teil unserer Wirtschaft und aus vielen Bereichen des täglichen Lebens nicht mehr wegzudenken. Grundstoffe für die industrielle Fertigung, Heizöl, Treibstoff, medizinische Gase, Pflanzenschutzmittel – all diese Güter dürfen nur unter Beachtung bestimmter Sicherheitsvorkehrungen befördert werden.

Für den Transport von Gefahrgut ist die Bahn besonders geeignet. Im Kombinierten Verkehr

CO₂-Emissionen

Tonnen in 1000

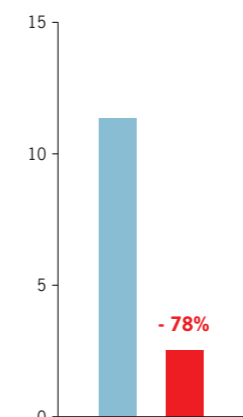
- Zum Vergleich: Strasse
- Hupac Verkehr



Energieverbrauch

Mia. Megajoule

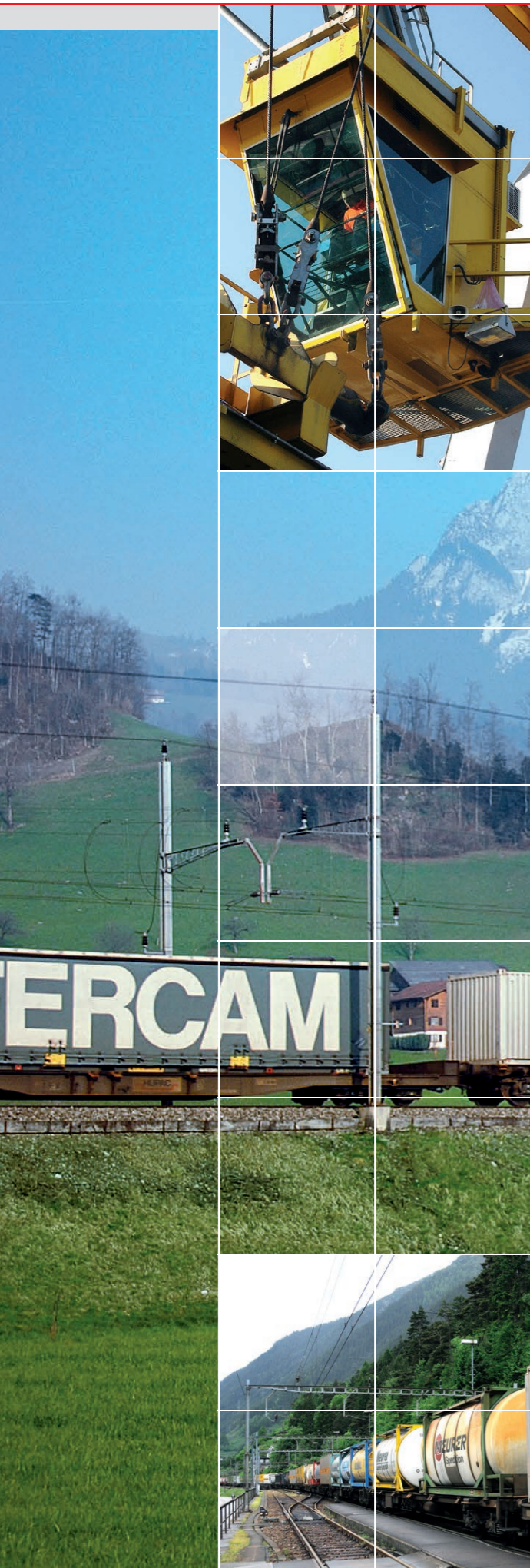
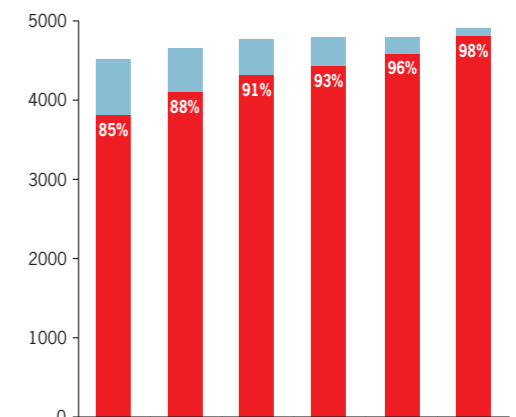
- Zum Vergleich: Strasse
- Hupac Verkehr



Lärmarme Bahnwagen

Anzahl eigene Wagenmodule im Normalspurnetz

- Ohne K-Sohlen
- Mit K-Sohlen



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

Hupac betreut dieses Verkehrssegment, welches 16% 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.

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 59 Vorkommnisse gemeldet (Vorjahr: 65), im Bahnnetz waren es 25 (Vorjahr: 16).

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.

Hupac hat das vom Bund finanzierte, bis 2015 laufende Lärmsanierungsprogramm erfolgreich abgeschlossen. Insgesamt wurden 770 Wagen saniert, davon 150 im Berichtsjahr. Ende 2015

waren 98% der Bahnwagen der Hupac AG mit lärmarmen Bremsen ausgerüstet. Zum Einsatz kommen überwiegend Bremssohlen aus einem speziellen Kunstharz-Verbundstoff. 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.

Im Wagenpark der Hupac verbleiben rund 100 nicht-lärmsanierte Wagen. Diese befinden sich am Ende ihres Lebenszyklus und konnten deshalb nicht in das Lärmsanierungsprogramm aufgenommen werden.

Im Jahr 2015 hat Hupac eine erste Serie von Wagen mit Scheibenbremsen in Betrieb genommen. Diese neue Technik ermöglicht ein weiteres Absenken des Lärmwerts um rund 3 Dezibel.

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.

Biotope 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 Feuchtbiotope werden regelmässig gewartet und entwickeln sich plangemäss.

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.



Zusammensetzung

Ende 2015 beschäftigte die Hupac Gruppe 404 Personen auf Vollzeitbasis (Vorjahr: 395) bzw. 413 natürliche Personen (Vorjahr: 407). Davon entfielen 176 Personen auf die Hupac Intermodal in der Schweiz, 210 Personen auf die Tochtergesellschaften in Italien und 27 Personen auf die Filialen in Deutschland, Holland, Belgien, Polen und Russland. Der Anteil der Frauen betrug unverändert 13%. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit erhöhte sich geringfügig auf 11,2 Jahre.

Weiterbildung

Im Berichtsjahr wurden zahlreiche Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen durchgeführt. In Chiasso und in Busto Arsizio wurden interne Fremdsprachenkurse sowie Kurse über Sicherheit und Rollmaterial abgehalten. Weitere Schulungen betrafen IT-Anwendungen und administrative Prozesse. Verschiedene Mitarbeitende besuchten externe Kurse für besondere Weiterbildungsanforderungen.

Hupac setzt auf eine praxisorientierte Aus- und Weiterbildung. So lernen die Mitarbeitenden die betrieblichen Wertschöpfungsprozesse kennen. Sie sind für betriebspraktische Aufgaben gerüstet und flexibel einsetzbar. Im Berichtsjahr nahmen 10 Mitarbeitende an Job-Rotation-Programmen mit Aufenthalt in den Aussenstellen und Filialen teil. Zahlreiche Kurzstages innerhalb des Unternehmens förderten das bereichsübergreifende Denken.

2015 bildete Hupac fünf Lehrlinge zum kaufmännischen Angestellten aus.

Arbeitssicherheit und Gesundheit

Hupac sorgt für sichere, gesunde Arbeitsplätze in Erfüllung der geltenden Bestimmungen. Geeignete Infrastrukturen und Arbeitsmittel sowie ständige Ausbildung und Unterweisung sorgen für ein hohes Niveau der Arbeitssicherheit. Im Berichtsjahr ereigneten sich 9 Arbeitsunfälle mit 191 Ausfalltagen. Die Anzahl der Arbeitsunfalltage je Mitarbeitender hat sich damit gegenüber dem Vorjahr verringert.

Interne Kommunikation

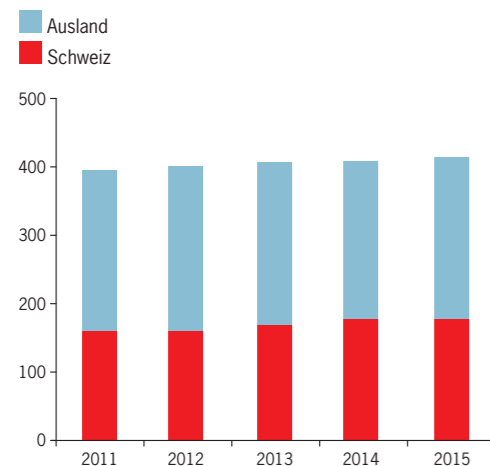
Im Berichtsjahr führte Hupac ihre dialogorientierte interne Kommunikation fort mit dem Ziel, alle Mitarbeitenden konstant und aus erster Hand über den Markt, die Situation des Unternehmens und die ergriffenen Massnahmen zu orientieren. Im Jahresverlauf organisierte die Unternehmensspitze zahlreiche Treffen 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 stieg der Mittelwert von 80 auf 81. In der italienischen Tochtergesellschaft Hupac SpA wurde ein Wert von 78 erreicht (Vorjahr: 72).

Personal der Hupac Gruppe

Anzahl der Mitarbeitenden



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 2015 wies Hupac im Segment des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz ein Transportvolumen von 378.000 Strassensendungen bzw. 7,2 Millionen Nettotonnen auf. Damit ist das Unternehmen ein wichtiger Akteur der Verkehrsverlagerung. In den kommenden Jahren will Hupac ihre starke Stellung unter Ausnutzung der neuen Infrastrukturen weiter ausbauen und somit aktiv die schweizerische Verlagerungspolitik unter der Prämisse der Nachhaltigkeit unterstützen.

Öffentliche Finanzierungshilfen

Der Bund sieht verschiedene Fördermittel für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene vor. Mit Mitteln aus der Mineralölsteuer erfolgt einerseits ein Beitrag zur Terminalinfrastrukturfinanzierung, weil die Wirtschaftlichkeit von Umschlaganlagen bei einer Finanzierung am Kapitalmarkt nicht gewährleistet ist. Andererseits können die Operateure im intermodalen Verkehr – insbesondere im Alpentransit – 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).

Die Terminals sind diskriminierungsfrei zugänglich und werden von verschiedenen Operateuren genutzt. Im Berichtsjahr waren dies neben Hupac die Partner Cemmat, Kombiverkehr und TX Logistik.

Einen erheblichen Teil der Fördermittel muss die Hupac Gruppe zurückbezahlen, was von 2015 bis 2040 einem Betrag von rund CHF 61,8 Mio. entspricht. Im selben Zeitraum sind Zinsen an den Bund in Höhe von rund CHF 3,6 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. Die Betriebsbeiträge pro Strassensendung haben im Jahr 2015 gegenüber 2014 im Durchschnitt um 9,2% abgenommen.

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

Werte in 1000 CHF

Jahre	2015	2016-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2040	2015-2040 Total
Darlehensrückzahlungen	3.798	3.587 - 3.798	2.541 - 2.544	1.470 - 1.551	65	61.764
Zinsen	338	81 - 456	7 - 50			3.610
Total	4.136	3.668 - 4.177	2.548 - 2.594	1.470 - 1.551	65	65.374

Jahresrechnungen



Konsolidierte Jahresrechnung

Konsolidierte Erfolgsrechnung 2015 und 2014

Beträge in 1 000 CHF	2015	2014
Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen	427 540	476 640
Andere Erlöse	66 699	74 818
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen	(394 197)	(447 014)
Bruttogewinn	100 042	104 444
Personalaufwand	(32 995)	(33 605)
Übriger betrieblicher Aufwand	(10 272)	(11 231)
Abschreibungen und Wertberichtigungen	(37 466)	(44 572)
Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	19 309	15 036
Finanzertrag	128	285
Dividendenertrag	55	0
Finanzaufwand	(1 960)	(2 013)
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	63	469
Währungsdifferenzen	(10 633)	(3 297)
Ordentliches Betriebsergebnis	6 962	10 480
Betriebsfremder Ertrag	166	184
Betriebsfremder Aufwand	(26)	0
Ausserordentlicher Ertrag	262	6 339
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	118	227
Ausserordentlicher Aufwand	(172)	(15 988)
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	(46)	(164)
Auflösung Rückstellungen	1 837	10 510
Jahresergebnis vor Steuern	9 101	11 588
Direkte Steuern	(2 947)	(3 750)
Jahresergebnis	6 154	7 838
Minderheitsanteile	(96)	(294)
Jahresergebnis der Gruppe	6 058	7 544

Konsolidierte Bilanz per 31. Dezember 2015 und 2014

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2015	31.12.2014	Beträge in 1 000 CHF	31.12.2015	31.12.2014
AKTIVEN			PASSIVEN		
Flüssige Mittel	55 271	44 592	Schulden aus Lieferungen und Leistungen	37 030	34 664
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	52 154	58 739	- gegenüber Dritten	36 942	34 498
- gegenüber Dritten	39 354	48 919	- gegenüber Aktionären	88	166
- gegenüber Aktionären	12 800	9 820	Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	3 778	5 000
Übrige kurzfristige Forderungen	12 366	12 656	- gegenüber Dritten	3 778	5 000
- gegenüber Dritten	12 366	12 656	Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	3 063	4 909
Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen	15 683	26 099	- gegenüber Dritten	3 063	4 909
- Vorräte	2 977	3 407	Passive Rechnungsabgrenzungsposten	38 983	47 862
- Nicht fakturierte Dienstleistungen	12 706	22 692	Kurzfristige Rückstellungen	201	75
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	13 550	10 213	Total kurzfristiges Fremdkapital	83 055	92 510
Total Umlaufvermögen	149 024	152 299	Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	65 044	73 253
Finanzanlagen	237	1 503	- gegenüber Dritten	65 044	73 253
- Langfristige Forderungen gegenüber Dritten	215	1 478	Übrige langfristige Verbindlichkeiten	59 220	63 747
- Übrige Finanzanlagen	22	25	- gegenüber Dritten	59 220	63 747
Beteiligungen	36 421	34 299	Langfristige Rückstellungen	69 037	61 916
Sachanlagen	172 566	186 915	Latente Steuerschulden	1 755	2 208
- Anzahlungen für Sachanlagen	930	1 903	Total langfristiges Fremdkapital	195 056	201 124
- Technische Anlagen	17 482	24 282	Total Fremdkapital	278 111	293 634
- Rollmaterial	46 121	48 240	Minderheitsanteile	390	584
- Feste Anlagen auf Grundstücken Dritter	9 888	11 928	Aktienkapital	20 000	20 000
- Terminals, Gebäude und Grundstücke	93 246	94 721	Gesetzliche Kapitalreserven	5 015	4 981
- Andere Sachanlagen	4 899	5 841	Gesetzliche Gewinnreserven	61 038	46 158
Immaterielle Anlagen	2 991	3 514	Freiwillige Gewinnreserven	17 776	26 861
Latente Steuerguthaben	614	449	Umrechnungsdifferenzen	(17 712)	(11 725)
Total Anlagevermögen	212 829	226 680	Eigene Aktien	(2 765)	(1 514)
Total Aktiven	361 853	378 979	Total Eigenkapital	83 352	84 761
			Total Passiven	361 853	378 979

Bemerkungen zur konsolidierten Erfolgsrechnung 2015

Im Geschäftsjahr 2015 haben sich die *Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen* der Hupac Gruppe gegenüber dem Vorjahr um 10,3% auf gut CHF 427,5 Mio. vermindert. Dieser Rückgang ist vornehmlich währungsbedingt. Bei gleichen Wechselkursen wie per Ende 2014 hätten die Erlöse CHF 473,5 Mio. betragen.

Die Position *Andere Erlöse* setzt sich aus Betriebsbeiträgen, aus Beiträgen für die Umrüstung auf lärmarmes Rollmaterial sowie aus Beiträgen für den Einsatz lärmarmen Wagen zusammen und betrug im Berichtsjahr 2015 knapp CHF 66,7 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Verminderung von 10,9% gleichkommt.

Die *Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen* haben gegenüber dem Vorjahr um 11,8% auf knapp CHF 394,2 Mio. abgenommen. Der *Bruttogewinn* ist gegenüber dem Vorjahr um 4,2% kleiner ausgefallen.

Der *Personalaufwand* ist im Geschäftsjahr 2015 gegenüber dem Vorjahr um 1,8% zurückgegangen. Eine noch eklatantere Verminderung ist bei der Position *Übriger betrieblicher Aufwand* zu verzeichnen, dort sind die Zahlen gegenüber dem Vorjahr um 8,5% auf knapp CHF 10,3 Mio. gesunken.

Der Aufwand für *Abschreibungen und Wertberichtigungen* ist gegenüber Vorjahresfrist um 15,9% kleiner ausgefallen und hat im Jahr 2015 knapp CHF 37,5 Mio. betragen.

Der *Finanzertrag* wird neu ohne *Dividenden* ausgewiesen und ist gegenüber dem Vorjahr um

55,1% zurückgegangen. Der *Dividenden*ertrag beträgt CHF 55.000. Durch die Abnahme der Verschuldung bei den Banken ist der *Finanzaufwand* gegenüber dem Vorjahr leicht um 2,6% auf knapp CHF 2 Mio. gesunken. Der *Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften* hat im Geschäftsjahr 2015 CHF 63.000 betragen, was gegenüber dem Vorjahr einer Reduktion von 86,6% gleichkommt. Die Position *Währungsdifferenzen* präsentiert einen beträchtlichen Verlust von gut CHF 10,6 Mio., welcher insbesondere auf die Entwicklung beim Rubel, Zloty und vor allem Euro zurückzuführen ist. Das *Ordentliche Betriebsergebnis* beläuft sich im Geschäftsjahr 2015 auf fast CHF 7 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Verminderung von 33,6% entspricht.

Nach Berücksichtigung der *Betriebsfremden* sowie *Ausserordentlichen Erträge und Aufwände* sowie der Positionen *Gewinn und Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen* und der *Auflösung Rückstellungen* weist die Hupac Gruppe für das Geschäftsjahr 2015 ein *Jahresergebnis vor Steuern* in der Höhe von gut CHF 9,1 Mio. aus, was gegenüber dem Jahr 2014 einer Verringerung von 21,5% gleichkommt.

Nach Abzug der *Direkten Steuern* beträgt das *Jahresergebnis* fast CHF 6,2 Mio. und nach weiterer Reduktion der *Minderheitsanteile* weist die Hupac für das Berichtsjahr 2015 ein *Jahresergebnis der Gruppe* von knapp CHF 6,1 Mio. aus, was gegenüber dem Vorjahr einer Verringerung von 19,7% entspricht.

Die Hupac Intermodal AG, die aus Umsatzbetrachtung weitaus wichtigste Gesellschaft der Hupac Gruppe, schliesst das Geschäftsjahr 2015 mit einem kleinen Verlust von CHF 0,3 Mio. (Vorjahr: Verlust von knapp CHF 0,2 Mio.) ab.

Konsolidierte Geldflussrechnung 2015 und 2014

Beträge in 1 000 CHF	2015	2014
Jahresergebnis der Gruppe	6 058	7 544
Abschreibung Sachanlagen	25 112	28 533
Abschreibung immaterielle Anlagen	865	6 541
Veränderung Rückstellungen	7 395	988
Übrige nicht monetäre Transaktionen	8 358	767
Nettoergebnis aus Veräusserung von Sachanlagen	(72)	(63)
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	(63)	(469)
Minderheitsanteile	(130)	(8)
Veränderung des Inventars	222	1
Veränderung der kurzfristigen Guthaben	13 035	(4 251)
Veränderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten	(7 262)	(11 764)
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	53 518	27 819
Investition in Sachanlagen	(24 536)	(16 741)
Desinvestition von Sachanlagen	1 236	1 009
Investition in immaterielle Anlagen	(405)	(1 036)
Desinvestition von immateriellen Anlagen	6	325
Investition in Finanzanlagen	(4 046)	(1 498)
Änderungen im Wert der Finanzanlagen	1 258	(134)
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	(26 487)	(18 075)
Veränderung der Finanzanlagen	1 043	3 247
Veränderung der finanziellen Verbindlichkeiten	(13 364)	(20 316)
Eigene Aktien	(1 251)	(46)
Dividenden	(1 566)	(1 572)
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	(15 138)	(18 687)
Veränderung	11 893	(8 943)
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	44 592	53 814
Einfluss aus Fremdwährungsumrechnung	(1 214)	(279)
Flüssige Mittel am Ende der Periode	55 271	44 592

Anhang der Konsolidierten Jahresrechnung per 31.12.2015

Angaben über die in der Jahresrechnung angewandten Grundsätze

Die vorliegende Jahresrechnung wurde gemäss den Vorschriften des Schweizerischen Gesetzes, insbesondere der Artikel über die kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung des Schweizerischen Obligationenrechts (Art.957-963 b OR, gültig ab 1. Januar 2013) erstellt.

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 konsoli-

Vollkonsolidiert werden folgende Gesellschaften:

Gesellschaft	Aktien- bzw. Gesellschaftskapital	Beteiligung in %	
		31.12.2015	31.12.2014
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	96,99	95,57
Unterbeteiligung der Hupac SpA, Mailand: - Fidia SpA, Mailand	EUR 500 000	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, Mailand	EUR 500 000	97,00	97,00
Centro Intermodale SpA, Mailand	EUR 4 480 000	100,00	100,00
Unterbeteiligung der Centro Intermodale SpA, Mailand: - Terminal Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	EUR 52 000	100,00	100,00
Hupac Intermodal Italia Srl, Busto Arsizio	EUR 100 000	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
Intermodal Express LLC, Moskau	RUB 3 000 000	75,00	75,00
Unterbeteiligung der Intermodal Express LLC, Moskau: - Hupac LLC, Moskau	RUB 60 000 000	2,00	2,00
Hupac LLC, Moskau	RUB 60 000 000	98,00	98,00
Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o., Brwinów	PLN 100 000	100,00	0

Folgende Beteiligungen wurden mit der Equity-Methode konsolidiert:

Gesellschaft	Sitz	Beteiligung in %	
		31.12.2015	31.12.2014
Cemat SpA	Mailand (Italien)	34,48	34,48
Terminal Alptransit Srl	Mailand (Italien)	50,00	50,00
RAIpin AG	Olten (Schweiz)	33,11	33,11
Crossrail AG	Muttenz (Schweiz)	* 13,44	25,00
SBB Cargo International AG	Olten (Schweiz)	25,00	25,00
Cesar Information Services Scarl	Bruxelles (Belgien)	25,10	25,10
Combinant NV	Antwerpen (Belgien)	35,00	35,00
Terminal Singen TSG GmbH	Singen (Deutschland)	50,00	50,00
Gateway Basel Nord AG	Basel (Schweiz)	24,50	0

* Nicht mehr in der Position "Beteiligungen nach Equity-Methode"

dierte Bilanz auf den 31. Dezember 2015 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 über 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 entstandene nicht realisierte Gewinne zwischen Konzerngesellschaften werden bei der Konsolidierung eliminiert. Von konsolidierten Gesellschaften bezahlte Dividenden werden aufgerechnet und den Reserven zugeordnet. Anteile von Minderheitsaktiven am Eigenkapital werden in der Bilanz und Anteile am Erfolg in der Erfolgsrechnung separat ausgewiesen.

Für die 50% Beteiligungen an Terminal Singen TSG GmbH und Terminal Alptransit Srl wird die Equity-Methode angewandt.

Konzerneigenkapitalnachweis

Beträge in 1 000 CHF	Aktienkapital	Reserven und Jahresergebnisse	Eigene Aktien	Umrechnungsdifferenzen	Total	Minderheitsanteile
Saldo am 1. Januar 2014	20 000	72 330	(1 468)	(9 742)	81 120	614
Umrechnungsdifferenzen				(1 569)	(1 569)	(324)
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte				(414)	(414)	
Anpassung Eigenkapital		(302)			(302)	
Entwicklung der Pos. Eigene Aktien			(46)		(46)	
Dividende Muttergesellschaft		(1 572)			(1 572)	
Konsolidierter Jahresgewinn 2014		7 544			7 544	294
Saldo am 31. Dezember 2014	20 000	78 000	(1 514)	(11 725)	84 761	584
Umrechnungsdifferenzen				(3 925)	(3 925)	(65)
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte				(2 062)	(2 062)	
Anpassung Eigenkapital		1 337			1 337	(225)
Entwicklung der Pos. Eigene Aktien			(1 251)		(1 251)	
Dividende Muttergesellschaft		(1 566)			(1 566)	
Konsolidierter Jahresgewinn 2015		6 058			6 058	96
Saldo am 31. Dezember 2015	20 000	83 829	(2 765)	(17 712)	83 352	390

Eigene Aktien

Namenaktien	2015	2014
Anfangsbestand per 01.01.	387	378
- Käufe	329	37
- Verkäufe	(42)	(28)
Endbestand per 31.12.	674	387

Die Transaktionen fanden zu marktüblichen Konditionen statt.

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 Kursdifferenzen 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 Jahres. 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 Preisermagerungen ausgewiesen. Die Erlöse aus Lieferungen und Leistungen umfassen den Umsatz mit Kunden, UIRR-Gesellschaften und Dritten für erbrachte Leistungen im Verkehrsnetz der Hupac, sowie für Wagenvermietung ausserhalb dieses Verkehrsnetzes, Logistikdienstleistungen und Verschiedenes.

Andere Erlöse

In dieser Position sind die staatlichen Finanzierungsbeiträge ausgewiesen.

Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen

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

Umrechnungstabelle

	Bilanz		Erfolgsrechnung	
	31.12.2015	31.12.2014	2015	2014
CHF/EUR	1,08169	1,2025	1,08463	1,2146
CHF/RUB	0,0134	0,01741	0,015028	0,02420
CHF/PLN	0,2538	0	0,254491	0

	2015	2014
Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	404	395

Beträge in 1 000 CHF

	31.12.2015	31.12.2014
Ausserordentliche Aufwände	172	15 988

Die wichtigsten Positionen sind:
Im Jahr 2015 Übernahme der Kosten im Zusammenhang mit dem Verkauf von Aktien / Steuerbelastungen
Im Jahr 2014 Steuerbelastungen

Ausserordentliche Erträge	262	6 339
----------------------------	-----	-------

Die wichtigsten Positionen sind:
Im Jahr 2015 Rückerstattung anderer Steuern
Im Jahr 2014 Rückerstattung für Rollmaterial

Andere Angaben gemäss Gesetz		
Auflösung stiller Reserven	0	11 045
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	477	453
Gesamtbetrag der für Verbindlichkeiten Dritter bestellte Sicherheiten	7 992	9 002
Sicherstellungen von Aktiven für eigene Verpflichtungen	66 608	75 834
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten		
- 1 - 5 Jahre	27 073	28 033
- > 5 Jahre	37 971	45 220
Honorar Revisionsstelle		
Revisionsdienstleistungen	135	142

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung zur Konzernrechnung 2015

Als Revisionsstelle haben wir die Konzernrechnung der Hupac AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang (Seiten 30 bis 36), für das am 31. Dezember 2015 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 Bedeu-

tung 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 2015 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 vereinbaren 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

Alessandro Miolo Claudio Cereghetti

Lugano, 21. April 2016

Jahresrechnung Hupac AG

Erfolgsrechnung 2015 und 2014

Beträge in 1 000 CHF	2015	2014
Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen	67 852	72 484
Andere Erlöse	4 242	4 520
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen	(26 317)	(31 193)
Bruttogewinn	45 777	45 811
Übriger betrieblicher Aufwand	(2 342)	(1 547)
Abschreibungen Sachanlagen	(16 500)	(19 188)
Abschreibungen immaterielle Anlagen	(1 343)	(1 431)
Rückstellungen und Wertberichtigungen	(11 793)	(12 900)
Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	13 799	10 745
Finanzertrag	1 039	1 033
Dividendertrag	440	336
Finanzaufwand	(1 610)	(1 455)
Währungsdifferenzen	(5 022)	(2 126)
Ordentliches Betriebsergebnis	8 646	8 533
Ausserordentlicher Ertrag	0	6 000
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	116	42
Ausserordentlicher Aufwand	(43)	(6 000)
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	0	(59)
Jahresgewinn vor Steuern	8 719	8 516
Steuern	(2 016)	(1 968)
Jahresergebnis	6 703	6 548

Bilanz per 31. Dezember 2015 und 2014

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2015	31.12.2014	Beträge in 1 000 CHF	31.12.2015	31.12.2014
AKTIVEN			PASSIVEN		
Flüssige Mittel	30 487	19 577	Schulden aus Lieferungen und Leistungen	9 383	3 610
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15 250	12 189	- gegenüber Dritten	7 010	2 760
- gegenüber Dritten	406	1 443	- gegenüber Konzerngesellschaften	2 312	714
- gegenüber Konzerngesellschaften	15 087	10 989	- gegenüber Aktionären	61	136
- gegenüber Aktionären	23	23	Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	3 623	5 000
- Delkrede	(266)	(266)	- gegenüber Dritten	3 623	5 000
Übrige kurzfristige Forderungen	2 190	2 083	Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	857	1 096
- gegenüber Dritten	2 190	2 083	- gegenüber Dritten	857	1 096
Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen	7 450	13 741	Passive Rechnungsabgrenzungsposten	21 883	23 643
- Vorräte	1 233	1 338	Total kurzfristiges Fremdkapital	35 746	33 349
- Nicht fakturierte Dienstleistungen	6 217	12 403	Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	44 327	48 614
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	991	1 087	- gegenüber Dritten	44 327	48 614
Total Umlaufvermögen	56 368	48 677	Übrige langfristige Verbindlichkeiten	0	147
Finanzanlagen	32 000	40 066	- gegenüber Dritten	0	147
- Langfristige Forderungen gegenüber Dritten	207	230	Langfristige Rückstellungen	54 951	46 486
- Langfristige Forderungen gegenüber Konzerngesellschaften	31 787	39 832	Total langfristiges Fremdkapital	99 278	95 247
- Übrige Finanzanlagen	6	4	Total Fremdkapital	135 024	128 596
Beteiligungen	89 461	74 553	Aktienkapital	20 000	20 000
Sachanlagen	45 932	49 129	Gesetzliche Kapitalreserven	459	459
Immaterielle Anlagen	4 572	5 593	Gesetzliche Gewinnreserven	5 013	4 953
Total Anlagevermögen	171 965	169 341	Freiwillige Gewinnreserven	70 602	65 524
			Eigene Aktien	(2 765)	(1 514)
			Total Eigenkapital	93 309	89 422
Total Aktiven	228 333	218 018	Total Passiven	228 333	218 018

Bemerkungen zur Erfolgsrechnung

Die Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen sind im Geschäftsjahr 2015 um 6,4% auf knapp CHF 67,9 Mio. gesunken. Die Erlöse setzen sich vornehmlich aus der Vermietung von Sachanlagen zusammen, wobei das Rollmaterial den Hauptanteil ausmacht.

In der Position *Andere Erlöse* sind die staatlichen Finanzierungshilfen abgebildet. Es handelt sich dabei um Beiträge für die Lärmsanierung des Rollmaterials. Gegenüber dem Vorjahr hat dieser Betrag um 6,2% auf gut CHF 4,2 Mio. abgenommen.

Die *Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen* sind gegenüber 2014 um 15,6% kleiner ausgefallen und betragen im Jahr 2015 gut CHF 26,3 Mio. Dies führt zu einem *Bruttogewinn* der Hupac AG von knapp CHF 45,8 Mio., was in etwa dem Vorjahresbetrag entspricht.

Die Position *Übriger betrieblicher Aufwand* ist gegenüber 2014 um 51,4% auf gut CHF 2,3 Mio. angewachsen, was vor allem auf eine Erhöhung des IT-Aufwandes zurückzuführen ist.

Die Position *Abschreibungen Sachanlagen* ist gegenüber dem Vorjahr um 14% auf CHF 16,5 Mio. zurückgegangen, während sich der Betrag der *Abschreibungen immaterielle Anlagen* um 6,2% auf gut CHF 1,3 Mio. verringert hat.

Die *Rückstellungen und Wertberichtigungen* belaufen sich im Geschäftsjahr 2015 auf fast CHF 11,8 Mio., was gegenüber dem Jahr 2014 einer Reduktion von 8,6% gleichkommt.

Das *Ordentliche Betriebsergebnis vor Finanzpositionen* liegt im Geschäftsjahr 2015 bei knapp CHF 13,8 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Erhöhung von 28,4% entspricht.

Die Positionen *Finanzertrag, Dividendertrag* und *Finanzaufwand* entsprechen in etwa den Vorjahreswerten, während sich der Betrag für die *Währungsdifferenzen* nicht zuletzt wegen den Währungsturbulenzen nach Mitte Januar 2015 auf gut CHF 5 Mio. belaufen, was zu einem *Ordentlichen Betriebsergebnis* von gut CHF 8,6 Mio. führt, welches gegenüber dem Vorjahr um 1,3% höher ausgefallen ist.

Nach der Berücksichtigung der Positionen *Ausserordentlicher Ertrag und Aufwand* sowie *Gewinn und Verlust aus Veräusserungen von Anlagevermögen* beträgt das *Jahresergebnis vor Steuern* der Hupac AG gut CHF 8,7 Mio., was einer Erhöhung gegenüber dem Vorjahr von 2,4% gleichkommt.

Nach Abzug der *Steuern* präsentiert sich das *Jahresergebnis* der Hupac AG für das Geschäftsjahr 2015 bei gut CHF 6,7 Mio., was gegenüber dem Vorjahr einer Steigerung von 2,4% entspricht.

Bemerkungen zur Bilanz

Die Bilanzsumme der Hupac AG hat im Geschäftsjahr 2015 um gut CHF 10,3 Mio. auf über CHF 228,3 Mio. zugenommen.

Die Hupac AG verfügt per Ende 2015 über ein *Eigenkapital* von gut CHF 93,3 Mio., was einer Eigenkapitalquote von 40,9% entspricht. Der unterschiedliche Ausweis des Eigenkapitals per Ende 2014 zu demjenigen im Geschäftsbericht 2014 hat mit der neuen Präsentation der Position *Eigene Aktien* zu tun, die neu im Eigenkapital und nicht mehr, wie bis zum Vorjahr, in den Aktiven ausgewiesen wird.

Geldflussrechnung 2015 und 2014

Beträge in 1 000 CHF	2015	2014
Jahresergebnis	6 703	6 548
Abschreibung Sachanlagen	16 500	19 188
Abschreibung immaterielle Anlagen	1 343	1 431
Veränderung Rückstellungen	8 465	4 000
Übrige nicht monetäre Transaktionen	(44)	0
Nettoergebnis aus Veräusserung von Sachanlagen	(115)	16
Veränderung des Inventars	105	53
Veränderung der kurzfristigen Guthaben	3 114	(964)
Veränderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten	3 775	(575)
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	39 846	29 697
Investition in Sachanlagen	(13 977)	(8 059)
Desinvestition von Sachanlagen	790	575
Investition in immaterielle Anlagen	(322)	(523)
Desinvestition von immateriellen Anlagen	0	57
Investition in Finanzanlagen	(15 996)	(3 026)
Änderungen im Wert der Finanzanlagen	2 328	4 700
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	(27 177)	(6 276)
Veränderung der Finanzanlagen	6 870	(4 394)
Veränderung der finanziellen Verbindlichkeiten	(5 812)	(15 160)
Eigene Aktien	(1 251)	(46)
Dividenden	(1 566)	(1 572)
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	(1 759)	(21 172)
Veränderung	10 910	2 249
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	19 577	17 328
Flüssige Mittel am Ende der Periode	30 487	19 577

Anhang der Jahresrechnung 2015

1. Angaben über die in der Jahresrechnung angewandten Grundsätze

Die vorliegende Jahresrechnung wurde gemäss den Vorschriften des Schweizerischen Gesetzes, insbesondere der Artikel über die kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung des Schweizerischen Obligationenrechts (Art.957-963 b OR, gültig ab 1. Januar 2013) erstellt.

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2015	31.12.2014
1.1 Gesamtbetrag der für Verbindlichkeiten Dritter bestellte Sicherheiten	32 918	40 070
1.2 Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten		
1-5 Jahren	24 327	23 614
> 5 Jahren	20 000	25 000

1.3 Entwicklung des Eigenkapitals

Beträge in 1 000 CHF	Aktienkapital	Gesetzliche Kapitalreserven	Gesetzliche Gewinnreserven	Bilanzgewinn/Verlust	Weitere freiwillige Reserven	Eigene Aktien	Total
Saldo am 1. Januar 2014	20 000	459	3 055	6 778	55 668	(1 468)	84 492
Dividende				(1 572)			(1 572)
Zuweisung an Gesetzliche Gewinnreserven			430	(430)			
Entwicklung der Eigenen Aktien			1 468		(1 468)	(46)	(46)
Zuweisung an Weitere freiwillige Reserven				(4 500)	4 500		
Jahresergebnis				6 548			6 548
Saldo am 31. Dezember 2014	20 000	459	4 953	6 824	58 700	(1 514)	89 422
Dividende				(1 566)			(1 566)
Zuweisung an Gesetzliche Gewinnreserven			60	(60)			0
Entwicklung der Eigenen Aktien						(1 251)	(1 251)
Zuweisung an Weitere freiwillige Reserven				(4 900)	4 900		
Jahresergebnis				6 703			6 703
Saldo am 31. Dezember 2015	20 000	459	5 013	7 002	63 600	(2 765)	93 309

1.4 Ausserordentliche Aufwände/Erträge

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2015	31.12.2014
Ausserordentlicher Aufwand	43	6 000
Im Jahr 2015 Übernahme der Kosten im Zusammenhang mit dem Verkauf von Aktien		
Im Jahr 2014 Rückerstattung an Hupac Intermodal AG		
Ausserordentlicher Ertrag	0	6 000
Im Jahr 2014 Rückerstattung für Rollmaterial		

1.5 Wesentliche Beteiligungen

Gesellschaft	Gesellschaftszweck	Grundkapital in 1 000	Kapitalanteil in %	
			31.12.2015	31.12.2014
Hupac Intermodal AG, Chiasso	Verkehrsbetrieb, Verkauf, Terminalbetrieb	CHF 250	100,00	100,00
Hupac SpA, Mailand	Terminalbetrieb, Bahnbetrieb	EUR 2 040	96,99	95,57
Unterbeteiligung der Hupac SpA, Mailand: - Fidia SpA, Mailand	Terminalbetrieb, Lagerlogistik	EUR 500	3,00	3,00
Hupac GmbH, Singen	Service Provider	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, Mailand	Terminalbetrieb, Lagerlogistik	EUR 500	97,00	97,00

Gesellschaft	Gesellschaftszweck	Grundkapital in 1 000	Kapitalanteil in %	
			31.12.2015	31.12.2014
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
Intermodal Express LLC, Moskau	Verkehrsbetrieb, Verkauf	RUB 3 000	75,00	75,00
Unterbeteiligung der Intermodal Express LLC, Moskau: - Hupac LLC, Moskau	Rollmaterial Management	RUB 60 000	2,00	2,00
Hupac LLC, Moskau	Rollmaterial Management	RUB 60 000	98,00	98,00
Centro Intermodale SpA, Mailand	Terminal Engineering	EUR 4 480	100,00	100,00
Unterbeteiligung der Centro Intermodale SpA, Mailand: - Terminal Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	Terminalbetrieb	EUR 52	100,00	100,00
Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o., Brwinów	Terminal Engineering, Terminalbetrieb	PLN 100	100,00	0
Hupac Intermodal Italia Srl, Busto Arsizio	Verkauf	EUR 100	100,00	0
Terminal Singen TSG GmbH, Singen	Terminalbetrieb	EUR 260	50,00	50,00
Cemat SpA, Mailand	Verkehrsbetrieb, Terminalbetrieb	EUR 7 000	34,48	34,48
Cesar Information Services Scarl, Bruxelles	Datenverarbeitungsdienste für Kunden	EUR 100	25,10	25,10
Combinant NV, Antwerpen	Terminal Engineering, Terminalbetrieb	EUR 500	35,00	35,00
Crossrail AG, Muttenz	Bahnbetrieb	CHF 24 723	13,44	25,00
RAAlpin AG, Olten	Verkehrsbetrieb, Terminalbetrieb	CHF 4 530	33,11	33,11
SBB Cargo International AG, Olten	Bahnbetrieb	CHF 25 000	25,00	25,00
Teralp Srl, Mailand	Terminal Engineering	EUR 1 500	50,00	50,00
Gateway Basel Nord AG, Basel	Terminal Engineering	CHF 100	24,50	0

1.6 Eigene Aktien

Namenaktien	2015	2014
Anfangsbestand per 01.01.	387	378
- Käufe	329	37
- Verkäufe	(42)	(28)
Endbestand per 31.12.	674	387

Die Transaktionen fanden zu marktüblichen Konditionen statt.

1.7 Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt

Hupac AG hat keine Mitarbeitende.

1.8 Honorar Revisionsstelle

Importi in 1 000 CHF	31.12.2015	31.12.2014
Revisionsdienstleistungen	34	35

Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns

Beträge in CHF	31.12.2015
Gewinnvortrag	298 669
Jahresergebnis	6 702 831
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	7 001 500
Antrag des Verwaltungsrates:	
- Maximale Dividende auf das nominale Aktienkapital	1 600 000
- Zuweisung an Gesetzliche Gewinnreserven	60 000
- Zuweisung an Weitere freiwillige Reserven	5 100 000
- Vortrag auf neue Rechnung	241 500
	7 001 500

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung zur Jahresrechnung 2015

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Hupac AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang (Seiten 38 bis 43), für das am 31. Dezember 2015 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 2015 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 vereinbaren 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

Alessandro Miolo Claudio Cereghetti

Lugano, 21. April 2016

Fotos Titelseite und Seite 4: AlpTransit Gotthard AG.

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 58 8558800
Fax +41 58 8558801
info.ch@hupac.com
www.hupac.com

