

GESCHÄFTSBERICHT 2022



HUPAC

2022 in Zahlen



1.104.000
Strassensendungen
auf die Schiene verlagert
-1,8%



1,5 Mio. Tonnen CO₂
Treibhausgas eingespart



150 Züge pro Tag
im Netzwerk der Hupac Gruppe



9.100 Wagenmodule
komplett lärmarm
+11,5%



677 Mitarbeitende
auf Vollzeitbasis
+7,8%



CHF 668,5 Mio.
EUR 665,0 Mio.
Jahresumsatz
-2,1%



CHF 7,6 Mio.
EUR 7,6 Mio.
Jahresergebnis
-38,8%



EDITORIAL



Sehr geehrte Damen und Herren
Liebe Aktionäre, Kunden, Partner und Freunde der Hupac

Kann man trotz Krieg in Europa, trotz Energiekrise, Inflation und globaler Instabilität weiter in die Zukunft investieren? Ja, man kann. Man muss sogar – selbstverständlich mit Augenmass in diesen besonderen Zeiten. Denn die grossen gesellschaftlichen Herausforderungen wie Klimaschutz, Energiewende und nachhaltige Wirtschaftsentwicklung werden in Zukunft noch mehr an Bedeutung gewinnen.

Der Kombinierte Verkehr ist Teil der Antwort auf diese grossen Herausforderungen. Zwar konnte Hupac im vergangenen Jahr ihre ehrgeizigen Transportziele nicht erreichen: Aufgrund der Qualitätsdefizite der Bahninfrastruktur und der schwachen Konjunktur im zweiten Halbjahr stagnierte das Verkehrsvolumen bei 1,1 Millionen Strassensendungen, was einem leichten Rückgang von 1,8% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Dennoch erwirtschaftete die Hupac Gruppe mit einem Jahresgewinn von CHF 7,6 Mio. ein zufriedenstellendes finanzielles Ergebnis.

Neben der Bewältigung eines anspruchsvollen Jahres mit aussergewöhnlich vielen negativen externen Faktoren – von den Folgen der Corona-Pandemie bis zu den explodierenden Energiekosten – ist es Hupac gelungen, die Investitionstätigkeit wieder anzukurbeln und sich voll auf die Weichenstellungen im Sinne ihrer Strategie 2026 zu konzentrieren. Im Vordergrund

standen die Erweiterung der Wagenflotte mit umfangreichen Investitionen in eigenes Rollmaterial, die Fertigstellung des Terminals Brwinów bei Warschau sowie die Fortsetzung der Planungs- und Bautätigkeit in den Terminals Milano Smistamento, Piacenza und Novara.

Doch nicht nur Investitionen in eigene Ressourcen sind für Hupac bedeutsam. Ebenso wichtig sind strategische Partnerschaften im Markt. Im Berichtsjahr konnten wir mit der italienischen FS Gruppe ein Memorandum of Understanding unterzeichnen, das die Bereiche Terminals, Traktion und maritime Verkehre von Italien in Richtung Norden umfasst. Bei der Erschliessung neuer Märkte, im Terminalbetrieb, bei der Traktion und bei Digitalisierungsprojekten wie beispielsweise der Datenplattform DXI setzt Hupac ebenso auf die strategische Zusammenarbeit mit Partnern – getreu dem Motto “moving together” als Antwort auf die Komplexität der intermodalen Leistungskette.

Auch intern stehen die Zeichen auf Zukunft. Mit der Neubesetzung der Finanzleitung auf Gruppenebene durch Benedetta Masciari (47) und der Geschäftsführung von ERS Railways durch Mathias Leiner (46) wurde das Management verstärkt. Mit der Übernahme des Betriebs im Terminal Köln Nord bauen wir unsere Position im Terminalbetrieb weiter aus – ein Bereich, der bereits heute die Hälfte der rund 700 Mitarbeitenden der Hupac beschäftigt und eine Schlüsselrolle für die effiziente und leistungsorientierte Abwicklung des Kombinierten Verkehrs spielt.

Die aktuellen Rahmenbedingungen mit extrem hohen Energiekosten für die Bahntraktion bei gleichzeitiger Konjunkturlaute und anhaltenden Qualitätsproblemen der Bahninfrastruktur setzen den Kombinierten Verkehr unter Druck. Hupac begegnet dieser herausfordernden Situation mit punktuellen Anpassungen des Angebots. Gleichzeitig konzentrieren sich Management und Mitarbeitende auf die konsequente Weiterentwicklung der Erfolgsfaktoren des Geschäftsmodells: schlanke digitalisierte Prozesse, maximale Produktivität der eingesetzten Ressourcen, Förderung eines offenen Bahnmarkts.

Wir können zuversichtlich bleiben: Der Kombinierte Verkehr ist umwelt-, klima- und energieschonender als der reine Strassentransport und DIE Logistiklösung für ein wirtschaftlich erfolgreiches, nachhaltiges Europa.

Mit der Überwindung der aktuellen Konjunkturlaute, den höheren Nachhaltigkeitszielen der Wirtschaft und dem geplanten CO₂-Pricing im Verkehr werden sich die Rahmenbedingungen wieder zu unseren Gunsten entwickeln.

Im Namen des Verwaltungsrats danke ich Ihnen für Ihr Vertrauen.

Hans-Jörg Bertschi
Präsident des Verwaltungsrats





Moving together in a disrupted world

2022 waren die Überraschungen grösser als die Normalität. Das Jahr lässt sich mit drei Kapiteln und einer Konstante beschreiben. Kapitel 1 trägt den Titel "Weiteres Wachstum in einem Post-COVID-Umfeld". Kapitel 2: "Ukraine-Krieg und Energiepreise". Kapitel 3 würde ich "Anpassung an ein neues rezessives Wirtschaftsumfeld" nennen. Und zur Konstante kommen wir später.

Während sich das erste Quartal noch in einer **Post-Corona-Phase** befand und eine sehr gute Nachfrage an Transportleistungen verzeichnete, war das zweite Quartal von der Unsicherheit des Ukraine-Kriegs und der einsetzenden Bautätigkeit im Schienennetz geprägt. Auf ein dynamisches Wachstum folgte eine Stagnation gegenüber dem Vorjahr. In der zweiten Jahreshälfte kam es zu einer spürbaren Abkühlung. Vor allem die Produktionsdrosselung der energieintensiven Industrien und der Druck auf die Eisenbahnfertigung durch explodierende Stromeinkaufskosten führten dazu, dass die Volumina des Vorjahres nicht erreicht wurden.

Hatten wir uns im Jahr 2021 vorgenommen, auf die sich abzeichnenden Engpässe im deutschen Netz mit dem Aufbau von Reserven zu reagieren und mehr Flexibilität ins Netzwerk zu bringen, so haben wir diese Flexibilität in 2022 bis an die Grenze der Belastbarkeit ausgereizt. Gestörte Lieferketten durch uneinheitliche COVID-19-Regulierung in Europa und in den weltweiten Logistikstandorten führten zu überlasteten Seehäfen und in der Folge zu verstopften Hinterlandterminals. Dies führte Mitte des Jahres im Terminal Busto zu einem Stau von Ladeeinheiten im Vor- und Nachlauf zum Bahntransport. Unsere Antwort war eine Kette von Massnahmen, die die Sendungssteuerung präziserte, die Rangierungen anpasste und die Anmietung von externem Parkraum erforderlich machte.

Zum anderen belastete der **Krieg in der Ukraine** mit der damit einhergehenden Energiepreisexposition in Europa das Eisenbahnsystem und verteuerte den Leistungseinkauf der Eisenbahnfertigung dramatisch. Strompreise bewegten sich in der Spitze bis zum Zwanzigfachen des angestammten Einheitspreises. Dies kompensierte Hupac zu Beginn in-house; erst im Laufe des Jahres wurden die ungedeckten Mehrkosten schrittweise an den Markt weitergegeben. Zudem führte die Energiepreisverteuerung zu einer spürbaren Reduktion der Transportmengen bei den energieintensiven Industrien. Vor allem im letzten Quartal lagen die Mengen deutlich hinter dem Vorjahr.

Neben diesen eher exogenen Faktoren hat die zunehmende Bautätigkeit in Deutschland die Netzkapazität erheblich reduziert, mit Folgestörungen im gesamten Güterverkehrskorridor. Weitere Schwächen wie die anhaltend hohe Störungsdichte überlagerten das ohnehin stark belastete System Schiene in diesem anstrengenden Eisenbahnjahr. Trotz des Gegensteuerns mit zusätzlich 5% angemieteten Reserven verzeichneten wir Ausfallquoten von bis zu 20% einer Wochenzugsmenge.

Trotz dieses korrosiven Cocktails konnten wir in 2022 das Leistungsvolumen auf vergleichbarem Niveau zum Vorjahr halten. In einem insgesamt leicht rückläufigen Verkehrsmarkt durch die Schweiz sank der Gesamtverkehr der Hupac um 1,8% bzw. 20.000 Strassensendungen und der transalpine Verkehr durch die Schweiz um 2,1% bzw. 12.500 Strassensendungen gegenüber dem Vorjahr. Positiv zu erwähnen ist der Aufbau des Verkehrs durch Österreich nach Norditalien mit einem Wachstum von 9,7% (plus 4.000 Sendungen) gegenüber dem Vorjahr. Schaut man auf die beiden Verkehrsachsen durch die Schweiz, so ist die Entwicklung der Lötschbergachse mit -11% und der Gotthardachse mit +2% unterschiedlich zu bewerten. Am Lötschberg wirkt sich vor allem die an ihre Grenzen gekommene Kapazität der P400-Trassen aus. Eine Verspätung aus dem Norden kann hier nicht mehr aufgefangen werden und führt unweigerlich zu einem Zugausfall.

Fazit: Der transalpine Kombinierte Verkehr muss sich in seinem Anspruch an Stabilität und Regelmässigkeit der Flexibilität in der Leistungserbringung öffnen und gleichzeitig die Versorgungsmenge einer Woche garantieren. Dies wird nur mit starken Partnern und einem starken Markt funktionieren, in dem der oben genannte ungeniessbare Cocktail durch einen Schuss Flexibilität trinkbar gemacht wird.

Schliesslich haben wir in der zweiten Jahreshälfte immer deutlicher **rezessive Tendenzen** mit einem merklichen Rückgang des Verkehrsaufkommens gespürt – eine Entwicklung, die sich auch im laufenden Jahr fortsetzt und uns zwingt, die Kapazitäten in unserem Netzwerk an die gesunkene Nachfrage anzupassen. Dies geschieht in enger Abstimmung mit unseren Kunden, zum Beispiel durch punktuelle Frequenzreduzierungen oder Gateway-Lösungen.

Und auch hier kommt zum Tragen, was im gesamten Jahr 2022 eine Konstante war: der unermüdliche Einsatz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die tagtäglich an vielen Fronten Disruptionen meistern, Lösungen finden, Partner koordinieren und Wogen glätten. Ob im Terminal am Kran oder am Schalter, im Büro in der Leitzentrale, im Planungsteam oder am Telefon mit unseren Kunden – unsere Mitarbeitenden sind die Heldinnen und Helden unserer Leistungserbringung, denen ich an dieser Stelle ganz besonders danken möchte.

Wir machen uns stark für die Zukunft des Kombinierten Verkehrs – gemeinsam mit unseren Kunden, Aktionären, Leistungspartnern und jedem einzelnen unserer Mitarbeitenden.

Michail Stahlhut
CEO

Wir gestalten die Zukunft des Kombinierten Verkehrs

Unsere Strategie für den Zeitraum 2022-2026 basiert auf konkreten Zahlen und klaren Zielen. Wir streben an, unser Verkehrsvolumen im Kombinierten Verkehr von 1,1 auf 1,6 Millionen Lkw pro Jahr zu erhöhen, um dadurch den Strassenverkehr zu entlasten und die Nachhaltigkeit des Güterverkehrs zu stärken. Dafür investieren wir CHF 300 Millionen in Terminals, Digitalisierung und Bahnwagen. Wir bauen kontinuierlich unser Netzwerk aus und setzen dabei auf organische Expansion und enge Partnerschaften. Im aktuellen Strategiezeitraum werden wir sieben bedeutende neue Terminals bauen oder erweitern, um die erforderliche Umschlagkapazität zu sichern.

Unseren Kunden wollen wir einen zuverlässigen, marktgerechten Service bieten. Der Zielwert ist eine Pünktlichkeit von 90% bezogen auf Zugankünfte im Terminal mit weniger als 60 Minuten Verspätung. Wir fördern Talente und Diversität, um unser zukünftiges Wachstum zu unterstützen. Darüber hinaus engagieren wir uns politisch, um bessere Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr zu schaffen. Wir sind überzeugt, dass diese Strategie es uns ermöglichen wird, unsere Position als führender Anbieter von intermodalen Transportlösungen in Europa zu stärken und unser Wachstum auch in Zukunft sicherzustellen.



Unsere Mitarbeitende

Vielfalt und interkulturelle Kompetenz: Erfolgsfaktoren bei Hupac

Der Fokus unserer Personalstrategie liegt darauf, die besten Talente in unserer Branche anzuziehen, zu halten und zu entwickeln. Wir glauben, dass unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter das Fundament unseres Erfolgs sind und sind bestrebt, eine unterstützende und inklusive Arbeitsumgebung zu schaffen.

Hupac bietet ihren Mitarbeitenden attraktive Arbeitsbedingungen und Entwicklungsmöglichkeiten, um sie langfristig an das Unternehmen zu binden. Dabei spielt die Nachwuchsförderung eine zentrale Rolle. Hupac investiert gezielt in die Ausbildung junger Talente, um sicherzustellen, dass in Zukunft genügend qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Verfügung stehen.

Gleichzeitig sind wir uns der Bedeutung von Diversität und interkultureller Kompetenz für den Erfolg des Unternehmens bewusst. Rund 30 verschiedene Nationalitäten sind innerhalb der Belegschaft der Hupac Gruppe vertreten. Hupac fördert die interkulturellen Fähigkeiten ihrer Mitarbeitenden durch Sprachkurse, Auslandsaufenthalte und Schulungen, damit sie in der Lage sind, effektiv in einer internationalen Arbeitsumgebung zu arbeiten.

Ende 2022 beschäftigte die Hupac Gruppe 677 Personen auf Vollzeitbasis (Vorjahr: 628) bzw. 692 natürliche Personen (Vorjahr: 644). Der Zuwachs um 48 Personen entfiel in erster Linie auf die Hupac SpA (+20 Personen auf 239), die Hupac Intermodal (+11 Personen auf 253) und die ERS Railways (+6 Personen auf 52). Sieben neue Mitarbeiter wurden bei der Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o. eingestellt. Das Unternehmen hat im November 2022 den Betrieb des Terminals Brwinów mit einem Team von neun Personen aufgenommen.

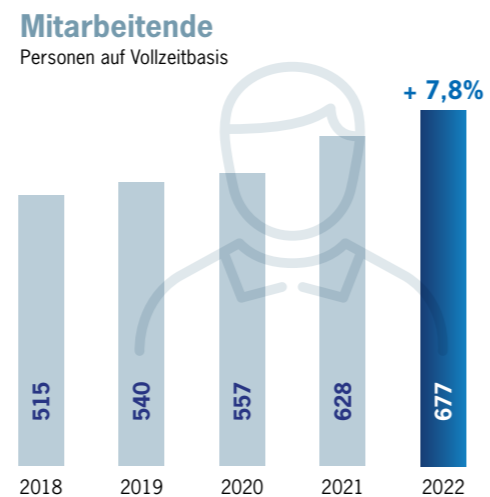
Der Anteil der Frauen an der Belegschaft betrug unverändert 20% mit grossen Unterschieden zwischen den einzelnen Unternehmen. Die Hupac Intermodal als Headoffice mit Sitz in der Schweiz verzeichnete einen Frauenanteil von 27% (Vorjahr: 26%). Beim Terminalbetreiber Hupac SpA mit Sitz in Busto Arsizio und Pordenone betrug der Anteil der Frauen 9% (Vorjahr: 11%). Spitzenreiter ist die ERS Railways aus Hamburg mit einer Frauenquote von 40% (Vorjahr: 46%).

Der Anteil der Frauen am Management ist ausbaufähig. Bei der Hupac Intermodal sind Frauen auf allen Managementstufen anteilmässig unterrepräsentiert. In den kommenden Jahren sollen die Aufstiegschancen für Frauen gezielt gefördert werden.

Im Berichtsjahr wurden zahlreiche Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen durchgeführt. Dazu gehören interne Fremdsprachenkurse sowie Kurse über Sicherheit und Rollmaterial, Marktentwicklung, IT-Anwendungen und administrative Prozesse. Hupac setzt auf eine praxisorientierte Aus- und Weiterbildung. Neue Mitarbeitende durchlaufen strukturierte Onboarding-Programme, die je nach Funktion zwischen wenigen Tagen und mehreren Monaten dauern. Im Berichtsjahr nahmen neun Mitarbeitende an Trainee- und Job-Rotation-Programmen mit Aufenthalt in den Aussenstellen und Filialen teil. Hupac Intermodal bildete fünf Lehrlinge zum kaufmännischen Angestellten aus.

Im vergangenen Jahr hatten rund 30 Jugendliche und Studierende die Möglichkeit, ein Praktikum unterschiedlicher Länge bei den Unternehmen der Hupac Gruppe zu absolvieren – ein wichtiger Schritt, um sich mit den Herausforderungen und den beruflichen Möglichkeiten einer klimafreundlichen Branche wie dem Kombinierten Verkehr vertraut zu machen.

Das vergangene Jahr war eine Zeit grosser Herausforderungen, geprägt durch wochenlange betriebliche Unregelmässigkeiten in der Verkehrsabwicklung. Wir möchten unsere Anerkennung und Wertschätzung für das grosse Engagement und Durchhaltevermögen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Ausdruck bringen und danken ihnen für ihren Einsatz.



Umwelt & Klima

Einsatz für das Klima

Der Kombinierte Verkehr ist das bevorzugte System für umweltgerechte Gütertransporte. Hupac sieht ihre Aufgabe darin, der Logistikbranche ein zuverlässiges, wettbewerbsfähiges Netzwerk für den intermodalen Verkehr zur Verfügung zu stellen. Die zentrale Herausforderung ist die effiziente Bewirtschaftung, denn umweltgerechte Transporte dürfen weder teurer noch qualitativ minderwertiger als Vergleichsangebote sein.

Gemeinsam mit ihren Partnern – Bahnen, Terminalgesellschaften, Rollmaterialherstellern und -instandhaltern – setzt sich Hupac seit über fünfzig Jahren für die Weiterentwicklung des Kombinierten Verkehrs ein.

Positiver Footprint

Das Verkehrsnetz der Hupac Intermodal hat im vergangenen Jahr rund 1,3 Mio. Tonnen CO₂ im Vergleich zum reinen Strassentransport eingespart. Dies entspricht einer Senkung der CO₂-Emissionen um knapp 90%. Die Berechnung basiert auf dem System Ecotransit. Der Schätzwert für den Gesamtverkehr der Hupac Gruppe – also inklusive der Volumen der ERS Railways, für welche kein entsprechendes Reporting vorliegt – beträgt 1,5 Mio. Tonnen CO₂.

Auch die Energieeffizienz ist ein wichtiges Argument für die Umweltbilanz des Kombinierten Verkehrs. Im vergangenen Jahr betragen die Einsparungen im Netzwerk der Hupac Intermodal rund 14,5 Milliarden Megajoule im Vergleich zum reinen Strassentransport. Der Reduktionseffekt beträgt knapp 75%. Die Zertifizierung der Umweltleistung ist für die Kunden der Hupac Intermodal online abrufbar.

Leise Güterwagen

Die Wagenflotte der Hupac ist komplett lärmsaniert und entspricht somit den gesetzlichen Vorgaben. Seit 2016 sind alle Wagen mit Bremsen aus einem lärmarmeren Kunstharz-Verbundstoff ausgerüstet. Eine weitere Reduzierung der Lärmemissionen lässt sich mit Schei-

benbremsen erreichen. Neuwagen werden bevorzugt mit dieser neuen Technologie beschafft. Per Jahresende waren 602 Wagenmodule der Hupac scheibengebremst.

Achtsamkeit für die Umwelt

Die Berücksichtigung der Umweltaspekte ist eine täglich gelebte Realität in der Hupac Gruppe. Bei der Bewirtschaftung des Netzwerks stehen Effizienzgewinne im Vordergrund. Verschiedene IT-Tools tragen dazu bei, die Zugskapazität der Hupac Intermodal besser zu nutzen und folglich die Umweltbelastung zu verringern, wie beispielsweise das Planungstool SPEAK und die Ankunftsprognosen für Terminals und Kunden (ETA Estimated Time of Arrival, ETP Estimated Time of Pick-

up). So werden Ressourcen optimiert und Leerfahrten vermieden.

ERS Railways setzt über den Traktionspartner boxXpress ausschliesslich CO₂-freien Strom aus regenerativer Wasserkraft ein, dessen Bezug für die kommenden Jahre gesichert ist. Der Hauptlauf auf der Schiene für Seehafen-Hinterlandverkehre ab Hamburg, Bremerhaven und neu ab Wilhelmshaven ist somit klimaneutral.

Aktive Unterstützung der Schweizer Verlagerungspolitik

Im Jahr 2022 erzielte Hupac ein Transportvolumen von 584.984 Strassensendungen bzw. 11,3 Mio. Nettotonnen im Segment des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz. Damit ist das Unternehmen ein wichtiger Akteur der schweizerischen Verkehrspolitik, deren verfassungsmässig verankertes Ziel die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist.

Die Unternehmensstrategie der Hupac ist prioritär auf das Wachstum des Kombinierten Verkehrs im Alpen transit durch die Schweiz ausgelegt. Die Ende 2020 erfolgte Inbetriebnahme des 4-Meter-Korridors erschliesst das enorme Verlagerungspotenzial der grossvolumigen Sattelaufleger. Die Bereitstellung von wettbewerbsfähigen Produkten für dieses Segment steht im Fokus der Angebotspolitik.

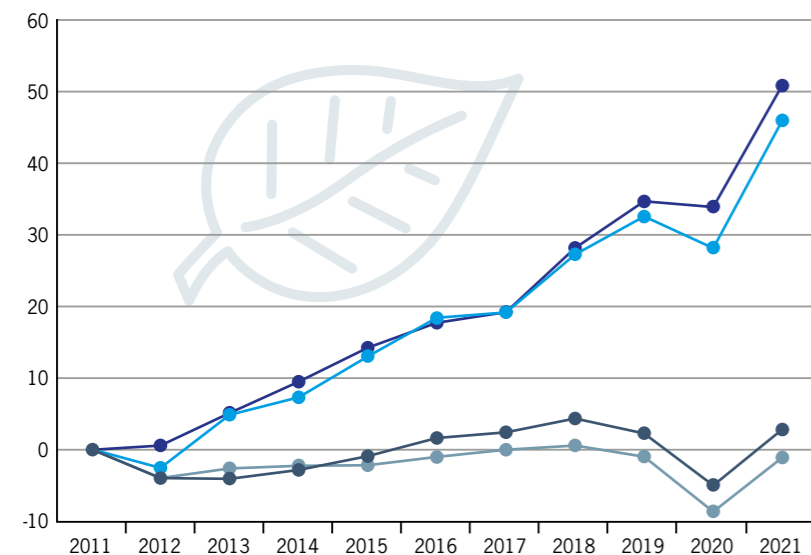
Green Deal setzt ehrgeizige Ziele

Der 2019 präsentierte Green Deal der EU-Kommission rückt die Themen Mobilitätswende und Energiepolitik in den Mittelpunkt. Die Ziele sind ehrgeizig: bis 2050 soll Europa klimaneutral sein. Einen massgeblichen Beitrag zur Zielerreichung muss der Transportsektor leisten, der heute 25% der Treibhausgasemissionen verantwortet.

Der Kombinierte Verkehr mit seiner intelligenten Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger ist dazu prädestiniert, künftig eine zentrale Rolle für den Null-Emissions-Güterverkehr zu spielen. Hupac richtet ihre Wachstumsstrategie entsprechend aus und leistet einen aktiven Beitrag zur Entwicklung der erforderlichen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen.




Entwicklung des Kombinierten Verkehrs

In % gegenüber dem Basisjahr 2011



Quelle: Report on Combined Transport in Europe, 2022, UIC/UIRR

Umweltleistungen 2022 der Hupac Intermodal

	 Einsparung	 Reiner Strassenverkehr	 Verkehr der Hupac Intermodal
CO₂-Emissionen Tonnen in 1000	1.274 89% weniger CO ₂	1.431	157
Energieverbrauch Mia. Megajoule	14,5 74% weniger Energie	19,7	5,2

Quelle: www.ecotransit.org

Für ERS Railways liegt kein entsprechendes Reporting vor.

Strategische Stossrichtungen

Eigenes Rollmaterial schafft Unabhängigkeit

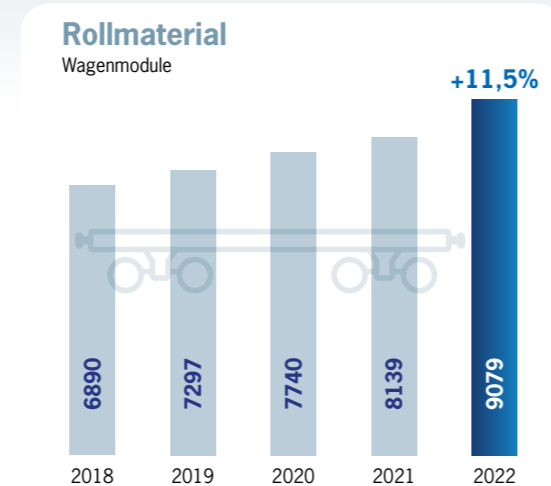
Ende 2022 verfügte die Hupac Gruppe über eine Wagenflotte von 9.079 Modulen. Dies entspricht einem Zuwachs von 11,5% gegenüber dem Vorjahr. Der Anteil der angemieteten Wagen am gesamten Rollmaterialbestand betrug 22,7%. Die Wagenflotte der Hupac AG ist seit Ende 2015 komplett lärmarm.

Im Berichtsjahr sind 33 Wagen Typ T3000 und 180 sechsachsige 90-Fuss-Containertragwagen an die Hupac AG ausgeliefert worden. Damit wurde der Beschaffungsrückstand, der durch die Corona-Krise entstanden ist, wieder kompensiert. Rund 600 Wagenmodule wurden angemietet, um durch den Einsatz von Reservekompositionen die Qualitätsdefizite des Bahnbetriebs aufzufangen und die Resilienz zu erhöhen.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen Hupac SpA verfügt über sechs Diesellokomotiven für den Rangierbetrieb, drei Diesellokomotiven für den gemischten Rangier- und Linienbetrieb sowie drei angemietete elektrische Lokomotiven. Mit diesen Ressourcen stellt die Hupac SpA die Rangiertätigkeit in den Terminals Busto Arsizio-Gallarate, Pordenone und Piacenza sicher.

Ausserdem traktioniert das Unternehmen den Shuttlezug Busto ↔ Bologna und führt Leerwagentransporte zwischen Busto Arsizio und den Werkstätten in Norditalien durch.

Die Hupac AG besitzt acht Lokomotiven Typ Vectron.



Starker Footprint im Terminalbereich

Im Terminalbereich hat Hupac ihre Investitionstätigkeit nach dem pandemiebedingten Unterbruch wieder aufgenommen. Der Terminal Brwinów bei Warschau wurde nach einer mehrjährigen Planungs- und Bauphase im September 2022 eingeweiht und im November in Betrieb genommen. Der Terminal ist für 740 Meter lange Züge ausgelegt und entspricht damit den Parametern der europäischen Güterverkehrskorridore, um eine maximale Produktivität der Züge zu gewährleisten.

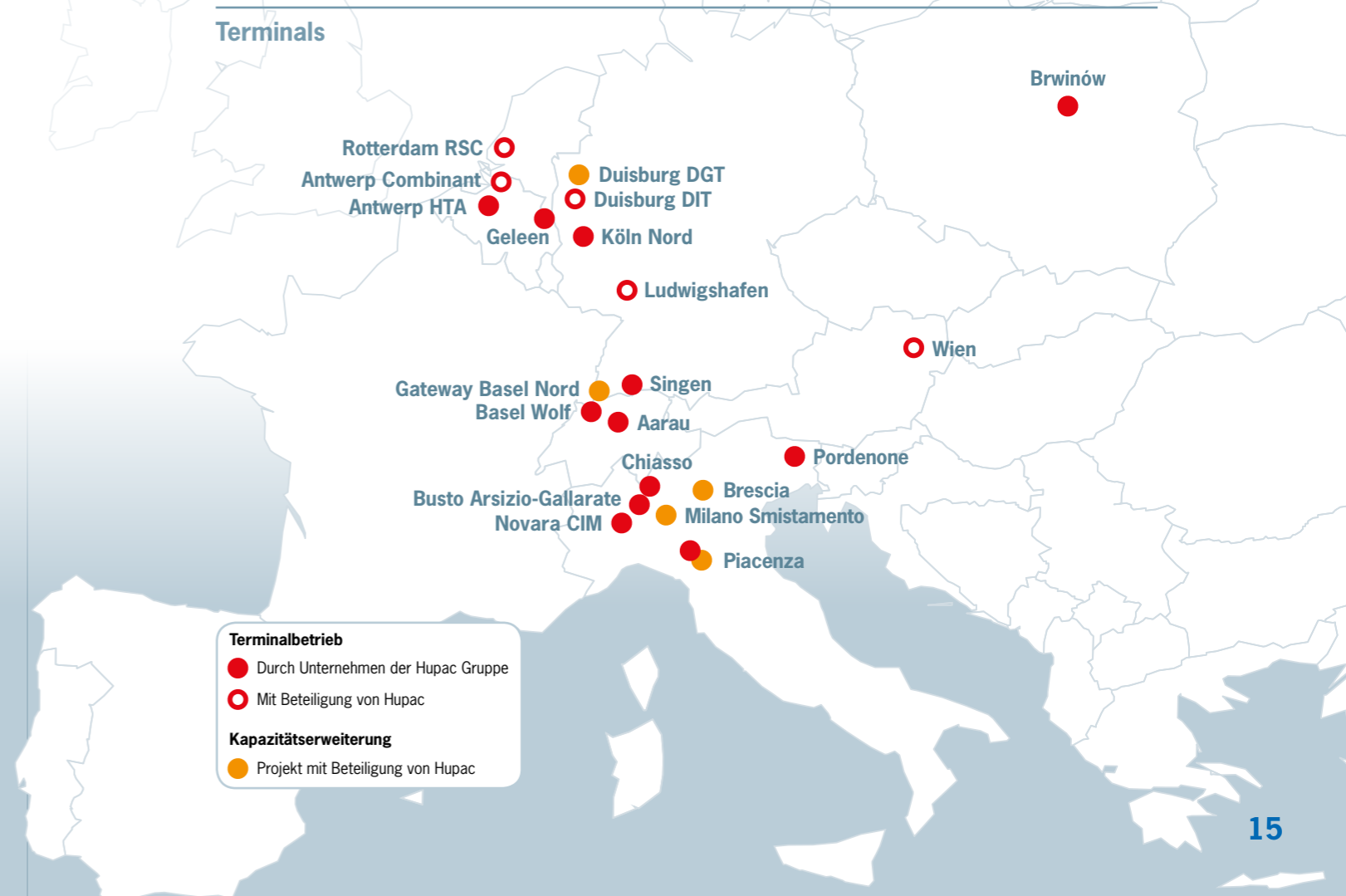
Im November 2022 hat Hupac die Ausschreibung für den Betrieb des Terminals Köln Nord gewonnen. Nach verschiedenen organisatorischen Vorbereitungen hat die neue Tochtergesellschaft Combiconnect Köln Nord GmbH Anfang 2023 den Betrieb aufgenommen. Das Team des bisherigen Betreibers HGK mit über 30 Mitarbeitenden konnte fast vollständig übernommen werden.

Von grosser Bedeutung sind der Ausbau und die Instandhaltung des Terminals Busto Arsizio-Gallarate. Im Berichtsjahr wurde die Erneuerung der Portalkräne geplant und in Angriff genommen. Im laufenden Jahr werden vier neue Kräne montiert und ebenso viele demontiert. Diese Massnahme erhöht die Zuverlässigkeit und die Betriebsstabilität der Anlage, was zu einer höheren Produktivität und geringeren Stillstandszeiten führt.

Im Terminal Novara CIM sind die Planungsarbeiten für den Ausbau der Anlage gestartet. Ein wesentlicher Bestandteil dieser Massnahme ist die Optimierung der Strassenzufahrten für den Einsatz von OCR-Portalen sowie die Planung von drei neuen Zu- und Abfahrtsgleisen. Die Bauarbeiten werden im laufenden Jahr ausgeschrieben und begonnen.

Die Terminalprojekte Piacenza, Milano Smistamento und Brescia werden gemeinsam mit der FS-Gruppe realisiert. In Piacenza schreiten die Arbeiten voran, allerdings aufgrund gestiegener Baukosten und Sparmassnahmen in reduziertem Umfang. Im Berichtsjahr wurden drei Portalkräne bestellt, die von August bis Dezember 2023 montiert werden. Im laufenden Jahr wird mit dem Bau der Bahninfrastruktur innerhalb des Terminals begonnen. Die Inbetriebnahme ist für Anfang 2025 vorgesehen.

Im Terminal Milano Smistamento wurde die Bodensanierung abgeschlossen und als Ausgleichsmassnahme ein öffentlicher Park angelegt. Mit den eigentlichen Bauarbeiten wird nach der Finanzierungszusage durch das Bundesamt für Verkehr noch in diesem Jahr begonnen. Das Projekt Terminal Brescia befindet sich in der Vorbereitungsphase.



Führend in der digitalen Innovation

Mit der digitalen Transformation der Geschäftsprozesse stärkt Hupac die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs. Im Berichtsjahr wurde das Trackingsystem Train Radar mit weiteren Funktionen ausgestattet. Das Tool bietet Echtzeit-Zuglaufinformationen basierend auf den Daten der Bahnpartner, der Terminals und der auf den Zügen installierten GPS-Einheiten. Über die Plattform WOLF erhalten Kunden und Partner zuverlässige Prognosedaten zur Ankunftszeit der Züge und zur voraussichtlichen Abholzeit der Ladeeinheiten in den Terminals (ETP Estimated Time of Pick-up). Der Service ist auch per EDI verfügbar. Rund 80% der Kunden nutzen den Train Radar täglich.

Im Berichtsjahr wurde eine mobile App für die Kunden der Hupac Terminals entwickelt. Die Startversion der App wurde im Herbst 2022 für den Terminal Busto Arsizio-Gallarate eingeführt. Sie ermöglicht den Zugriff auf Informationen über den Status der Ladeeinheiten, die Interaktion mit dem Terminal mit Angabe der voraussichtlichen Ankunftszeit des Fahrers und die elektronische Verwaltung des Zugangs zu den Schaltern und Umschlagbereichen. Im laufenden Jahr wird der Service auch auf andere Terminals ausgeweitet.

Bedeutende Entwicklungen sind auch bei dem Datenaustauschsystem EDIGES zu verzeichnen. Die 2005 von Hupac entwickelte Technologie für den Datenaustausch im Kombinierten Verkehr ist mittlerweile zu einem europaweiten Industriestandard avanciert. Im Berichtsjahr hat das EDIGES Konsortium, an dem Hupac beteiligt ist, eine neue Version EDIGES 4.1 lanciert. Sie deckt weitere Geschäftsprozesse wie Vor- und Nachlauf, Fahrpläne, Terminalsots, ETA und ETP ab. Im Berichtsjahr wurden etwa 10 Millionen EDIGES-Daten ausgetauscht. Rund 50 Terminals in Europa haben auf EDIGES umgestellt. Bei Hupac Intermodal werden 60% der Buchungen über EDIGES abgewickelt.

EDIGES ist auch das Datenaustauschprotokoll für die KV4.0-Initiative, ein vom deutschen Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördertes Projekt zur Entwicklung einer Schnittstelle für den Datenaustausch entlang der gesamten Prozesskette des Kombinierten Verkehrs. Nach dem erfolgreichen Testlauf in 2021 wurde im Oktober 2022 die Betreibergesellschaft DX Intermodal GmbH von Hupac und weiteren Partnern gegründet. Unternehmenszweck ist die Verbreitung und die Weiterentwicklung des DXI Data Hubs als offene Plattform für den einfachen, standardisierten Datenaustausch im intermodalen Verkehr.

Auch bei der Digitalisierung von Geschäftsprozessen wurden weitere Fortschritte erzielt. Im Berichtsjahr verlagerte Hupac verschiedene Dokumentenmanagementdienste und Supportsoftware in die Cloud. Von grosser Bedeutung sind die Investitionen in die Cyber Security, um die Stabilität und Sicherheit der Systeme zu gewährleisten.

Datenintegration spielt auch für das Tochterunternehmen ERS Railways eine immer wichtigere Rolle. Dabei kann ERS auf die Systeme und das Know-how der Hupac zurückgreifen. Seit 2022 können die Kunden sich die freie Kapazität auf den Zügen anzeigen lassen. Zudem wurde, zusammen mit dem Fraunhofer Institut, ein CO₂-Rechner entwickelt, der den Kunden sofort den CO₂-Verbrauch auf Schiene und Strasse anzeigt. Ab 2023 soll auch eine direkte Onlinebuchung möglich sein.

Bereits heute setzt Hupac KI und Machine Learning ein, um die Geschäftsprozesse zu verbessern. Verschiedene Projekte unterstützen die Optimierung des Zugbetriebs und die rationelle Abwicklung der Instandhaltung des Rollmaterials.



Bahntraktion mit Partnern

Über 95% des Verkehrs der Hupac Intermodal wird gemäss dem Prinzip der international durchgehenden Traktionsverantwortung produziert. Ausnahmen bilden Märkte, die dieses Geschäftsmodell erst teilweise zulassen.

Zu den Hauptfrachtführern der Hupac Intermodal gehörten im Berichtsjahr SBB Cargo International, DB Cargo, Mercitalia Rail, BLS Cargo, SNCF Fret, Captrain, Foxrail, GTS, Gysev Cargo, LTE, Metrains, Railtraxx, Sangritana, Twentyone, WLC sowie das Bahnunternehmen der Hupac SpA.

Die ERS Railways arbeitet mit den Traktionären boxXpress und Freightliner zusammen.

Auch im Jahr 2022 bestellte und betrieb Hupac Intermodal eigene Bahntrassen als Zugangsberechtigte und konnte dadurch weiterhin einen direkten Kontakt mit dem Infrastrukturbetreiber unterhalten. Das Projekt "Blauhelm", bei dem Hupac Lokführer unter Vertrag hält und sie den Bahnunternehmen bei betrieblichen Schwierigkeiten zur Verfügung stellt, wurde weiterentwickelt – eine Massnahme, die die Qualität und Zuverlässigkeit des Bahnverkehrs in einem Jahr sicherstellte, das durch die mangelnde Verfügbarkeit von Ressourcen seitens der Partner geprägt war.

Im Berichtsjahr wurden weitere Schritte unternommen, um das Produktivitätspotenzial der NEAT auszuschöpfen, das allerdings im Norden und Süden immer noch von infrastrukturellen Einschränkungen betroffen ist.



Verkehrsentwicklung

1,1 Millionen verlagerte Strassensendungen

Im Berichtsjahr wies die Verkehrsentwicklung eine Konsolidierung im Vergleich zum überproportionalen Wachstum des Vorjahres auf. Insgesamt beförderte die Hupac Gruppe 1.103.693 Strassensendungen im Kombinierten Verkehr Strasse/Schiene und im maritimen Hinterlandverkehr. Das entspricht einem leichten Rückgang von 1,8% bzw. rund 20.000 Strassensendungen. Während dies immer noch als positiv im Mittelfrist-Rückblick zu werten ist, blieb die Verkehrsentwicklung 2022 dennoch hinter den Erwartungen zurück.

Negativ wirkten sich insbesondere die Kapazitätsengpässe in Deutschland aus. Nach einer lebhaften Entwicklung im ersten Quartal mit monatlichen Wachstumsraten im hohen einstelligen Bereich brach der Verkehr im Netzwerk der Hupac in den Monaten April und Juni ein. Der Grund dafür waren diverse Streckensperren und Kapazitätseinschränkungen durch die intensive Bautätigkeit auf dem Rhein-Alpen-Korridor, wie beispielsweise die Vollsperrung der Rheintalbahn im April 2022. Besonders betroffen war das Segment des transalpinen Verkehrs durch die Schweiz. Nach einer kurzen Erholung in den Sommermonaten wiederholten und steigerten sich die Kapazitätsengpässe im Herbst. In angespannten Momenten konnten bis zu 20% der Züge aus betrieblichen Gründen nicht verkehren.

Im letzten Quartal kam es in einigen Marktsegmenten zu einem konjunkturellen Abschwung, der unter anderem auf die ungünstige Entwicklung der Energiekosten

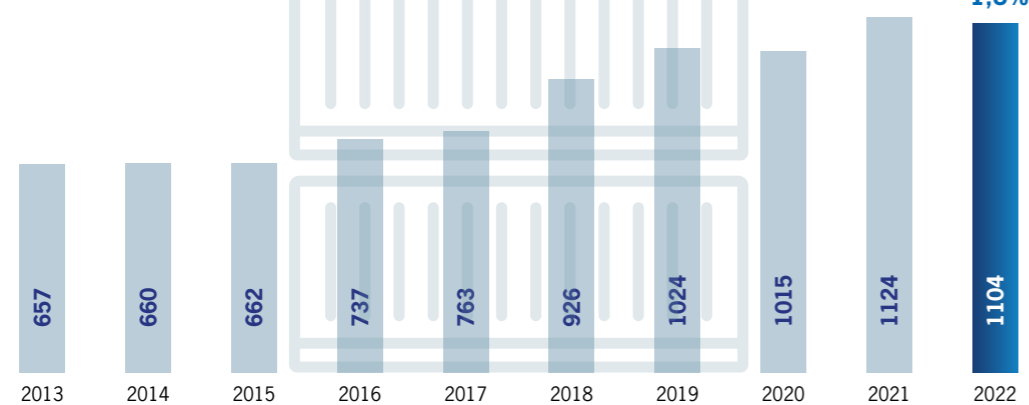
zurückzuführen ist. Andere Bereiche wie beispielsweise die Konsumgüter verzeichnen eine konstante Steigerung der Nachfrage. Auch der maritime Hinterlandverkehr ist weiterhin starken Fluktuationen aufgrund der globalen Situation unterworfen. Stichworte hierfür sind die weltweit gestörten Lieferketten auf Grund von COVID-19 mit Shutdowns in Asien und den Unsicherheiten, die durch den Krieg in der Ukraine entstanden sind.

Die geringe Zuverlässigkeit des Bahnnetzes führte zu grossen Herausforderungen in den Terminals. Hupac unternimmt alles in ihrer Macht Stehende, um den Verkehr aufrechtzuerhalten und die negativen Auswirkungen auf ihre Kunden so gering wie möglich zu halten. Dazu werden zusätzliche Ressourcen wie Bahnwagen und Traktionsmittel eingesetzt und eine intensive Koordination mit Bahn- und Terminalpartnern durchgeführt.

Trotz der hohen Marktnachfrage verzeichnete der Verkehr in verschiedenen Bereichen des Netzwerks der Hupac Gruppe einen spürbaren Rückgang. Im aufkommensstarken Nord-Süd-Korridor sank das Verkehrsvolumen um 2,9% auf 766.574 Strassensendungen. Betroffen war insbesondere der transalpine Verkehr durch die Schweiz mit einem Minus von 2,1% auf 584.984 Sendungen. Hingegen zeigte der Verkehr auf dem Leitungsweg durch Österreich eine erfreuliche Entwicklung mit einem Anstieg um 9,7% auf 43.840 Sendungen.

Verkehrsvolumen

Strassensendungen in 1000



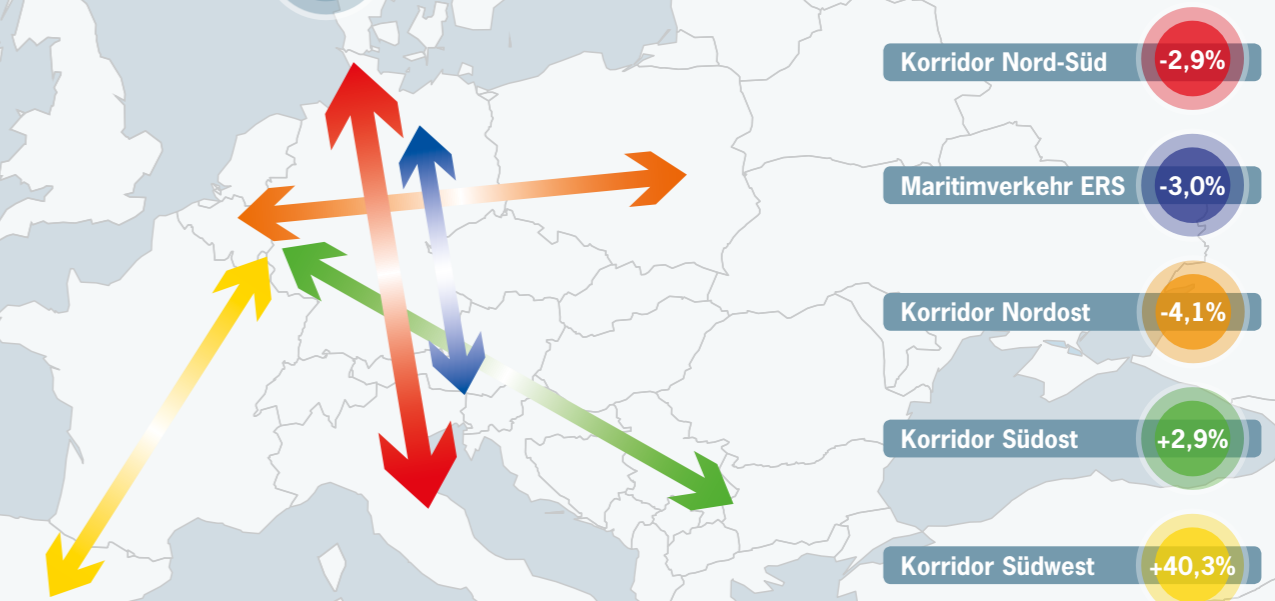
Strassensendung: eine oder zwei Ladeeinheiten, die bei der Beförderung auf der Strasse einem Lkw entsprechen würden, zum Beispiel ein Sattelaufleger oder zwei Wechselbrücken mit einer Länge von bis zu 7,82 Meter oder ein schwerer Tankcontainer oder zwei leichte 20-Fuss-Container.

Während der Maritimverkehr der ERS Railways mit Verkehren ab den Nordseehäfen einen Rückgang von 3,0% hinnehmen musste, entwickelten sich die Korridore Südost und Südwest weiterhin sehr erfreulich mit einem Wachstum von 2,9% bzw. 40,3%. Der Verkehr auf dem Korridor Nordost ist mit einem Minus von 4,1% erneut rückläufig.

Prinzipiell steht das Netzwerk der Hupac Gruppe kontinentalen und maritimen Verkehren gleichermaßen offen. Einschränkungen bei der Wagentypologie gibt es auf Relationen, die ausschliesslich für den containerisierten Hinterlandverkehr betrieben werden. Dies ist bei den Verkehren der ERS Railways ab den deutschen und niederländischen Seehäfen der Fall. Ein Netzwerk für Maritimverkehre ab den italienischen Häfen ist gemeinsam mit Partnern im Aufbau.

Verkehrsentwicklung 2022

Gesamtverkehr -1,8% 1.104.000 Strassensendungen



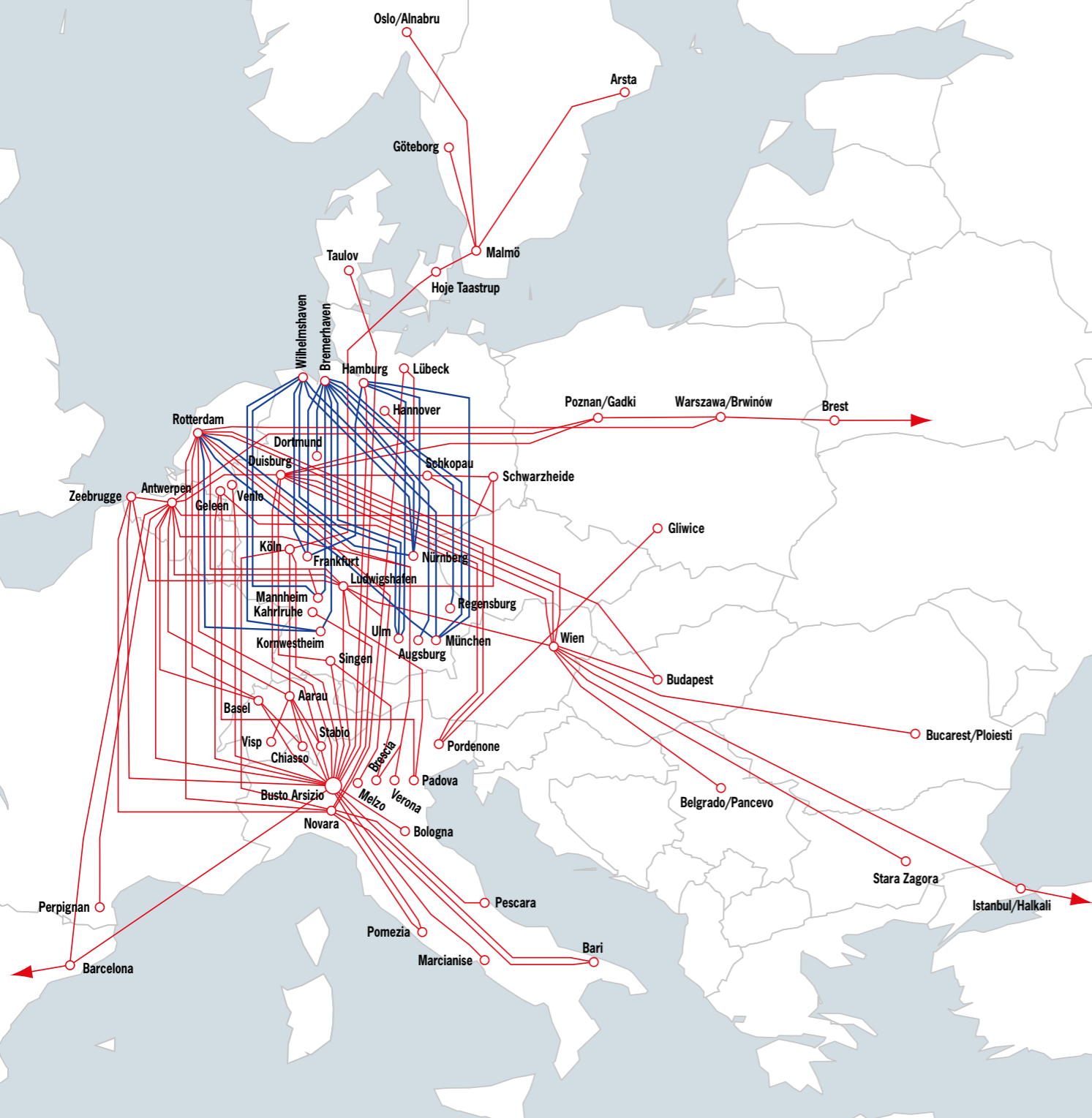
Verkehr nach Güterverkehrskorridoren

In Strassensendungen	2022	2021	%
Korridor Nord-Süd	766.574	789.491	-2,9
Maritimverkehr ERS	179.503	185.149	-3,0
Korridor Nordost	54.798	57.161	-4,1
Korridor Südost	71.427	69.382	2,9
Korridor Südwest	31.391	22.379	40,3
Gesamt	1.103.693	1.123.562	-1,8

Verkehr nach Leitungswegen

In Strassensendungen	2022	2021	%
Transalpin via Schweiz	584.984	597.512	-2,1
Transalpin via Österreich	43.840	39.954	9,7
Transalpin via Frankreich	6.644	6.915	-3,9
Nicht-transalpin	468.225	479.181	-2,3
Gesamt	1.103.693	1.123.562	-1,8

■ Netzwerk Hupac Intermodal
■ Netzwerk ERS Railways



Stand 1.4.2023

Shuttle Net, europaweites Netzwerk

Obwohl das Bahnnetz durch erhebliche Kapazitätseinschränkungen belastet war, konnte die Business Unit Shuttle Net ein Verkehrsvolumen von 796.078 Strassensendungen erreichen, was einem leichten Rückgang von 1,5% im Vergleich zum wachstumsstarken Vorjahr entspricht. Dazu haben verschiedene Initiativen in Marktsegmenten mit hohem Entwicklungspotenzial für den Kombinierten Verkehr Strasse/Schiene beigetragen.

Auf der Nord-Süd-Achse lag der Schwerpunkt auf der Ausweitung des Netzwerks in Richtung Süden, um auch den Wirtschaftsräumen in Mittel-, Süd- und Ostitalien neue Möglichkeiten für den umweltfreundlichen kombinierten Verkehr anzubieten. Im Februar 2022 wurde die Verbindung Novara ↔ Pomezia erfolgreich aufgebaut und auf eine Frequenz von drei Rundläufen pro Woche gebracht. Im transalpinen Verkehr via Schweiz sind neue Verkehrsrelationen Zeebrugge ↔ Bologna und Venlo ↔ Busto Arsizio entstanden. Zusätzliche Abfahrten wurden auf den Relationen Hamburg ↔ Bu-

sto Arsizio und Ludwigshafen ↔ Novara eingerichtet. Das transalpine Netzwerk via Österreich stärkte Hupac mit einer neuen Verbindung Pordenone ↔ Gliwice und einer Frequenzerhöhung der Shuttlezüge zwischen Pordenone und Duisburg sowie Rotterdam. Für die Verbindung Antwerpen ↔ Novara hat Hupac die Homologierung für die Beförderung von P400-Trailern erreicht, was neue Perspektiven für diesen vielversprechenden Wachstumsmarkt eröffnet.

Auf der Ost-West-Achse wurde eine neue Direktverbindung zwischen Antwerpen und Poznan/Gadki eingerichtet. Im November integrierte Hupac den neuen Terminal Brwinów bei Warschau in das Netzwerk Antwerp/Duisburg-Polen. Im Segment Südosteuropa startete zu Jahresanfang ein Shuttlezug zwischen Belgrad und Wien. Die Verbindungen Dörpen ↔ Duisburg/Ludwigshafen und Antwerp ↔ Duisburg stärken die Vernetzung auf der Achse Südosteuropa mit ihren vielfältigen Gateway-Verbindungen bis in die Türkei.

Company Shuttle: Lösungen für Kunden mit Grossvolumen

Die Business Unit Company Shuttle war ebenfalls von den Engpässen auf der europäischen Bahninfrastruktur betroffen. Nach einer starken Entwicklung im Jahr 2021 verzeichnete die Unit im Berichtsjahr eine Konsolidierung auf ein Transportvolumen von 124.310 Strassensendungen, was einem Rückgang

von 2,4% entspricht. Die Züge verkehren jeweils im Auftrag einzelner Transportunternehmen. Die Kunden übernehmen das Auslastungsrisiko und übertragen die Organisation und den Betrieb der Verkehre an Hupac als Operateur.

Landbridge China für den eurasischen Landverkehr

Der Chinaverkehr entwickelte sich im Berichtsjahr erneut sehr erfreulich. Die Business Unit organisiert erfolgreich Door-to-Door-Transporte auf dem Landweg zwischen China und Europa mit Schwerpunkt Italien.

Die Teams mit Sitz in Chiasso und Shanghai erzielten ein Transportvolumen von rund 3.800 Strassensendungen, was einem Zuwachs von 18% entspricht.

ERS Railways stärkt das maritime Netzwerk

Auch der maritime Hinterlandverkehr mit innerdeutschen Verbindungen ab den Seehäfen Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam litt unter der prekären Situation im deutschen Bahnnetz und in den Hinterlandterminals. Eine zuverlässige Bedienung der Häfen war trotz grössten Anstrengungen nicht immer möglich. Im Zusammenspiel mit einem spürbaren Rückgang des Überseeverkehrs führte dies zu einer Konsoli-

dierung des Verkehrsvolumens der ERS Railways auf 339.164 TEU, was 179.503 (-3,0%) Strassensendungen entspricht. Zu Beginn des laufenden Jahres konnte die ERS den Tiefseehafen Wilhelmshaven in ihr Netzwerk aufnehmen und erste Verbindungen nach Kornwestheim und Nürnberg lancieren. Zahlreiche weitere Destinationen werden zeitlich gestaffelt folgen.



Terminals: effizienter Umschlag Strasse/Schiene

Die Hupac Gruppe betreibt elf Terminals in der Schweiz, in Italien, Deutschland, Belgien, den Niederlanden und Polen. Betreibergesellschaften sind die Hupac Intermodal AG für die Terminals Aarau, Basel und Chiasso, die Hupac SpA für die Terminals Busto Arsizio-Gallarate und Pordenone, die TPI Terminal Piacenza Intermodale Srl für den Terminal Piacenza, die Hupac Intermodal BVBA für den Terminal Antwerp HTA, die RTC Rail Terminal Chemelot BV für den Terminal Geleen, die Combiconnect Srl für den Terminal Novara CIM und die Joint-Venture-Gesellschaft Terminal Singen TSG GmbH für den Terminal Singen. Im November 2022 hat die Tochtergesellschaft Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o. den Betrieb des neu erbauten Terminals Brwinów bei Warschau aufgenommen.

Rund 350 Mitarbeitende sind in Unternehmen der Hupac Gruppe mit Schwerpunkt Terminalbetrieb beschäftigt. Sie verladen täglich Tausende Ladeeinheiten auf Bahnwagen und Lkw und verwalten den Ein- und Ausgang der Züge, Bahnwagen und Strassenfahrzeuge.

Im Berichtsjahr entwickelte sich das Terminalgeschäft der Hupac Gruppe rückläufig gegenüber dem deutlichen Anstieg im Jahr 2021. Insgesamt wurden 955.185 Ladeeinheiten umgeschlagen, was einem Minus von 5% gegenüber den Vorjahreswerten entspricht.

Hupac nutzt für die Steuerung und Verwaltung ihrer Terminals die Softwarelösungen GOAL (Global Oriented Application for Logistics) und WOLF (Web Oriented Logistics Framework). Diese Softwares unterstützen jeden Schritt des Terminalprozesses und ermöglichen so die Schaffung einheitlicher Standards, die zentral optimiert und weiterentwickelt werden. Die Kunden profitieren von einer gesteigerten Effizienz, Zuverlässigkeit und Transparenz bei der Abwicklung der Transportprozesse.

Die Terminals der Hupac Gruppe tragen wesentlich zur Stabilisierung der Pünktlichkeit des Verkehrs bei. Hupac misst Ankunfts- und Abfahrtpünktlichkeit der Züge auf ausgewählten Relationen und stellt fest, dass Züge mit teilweise extrem grossen Ankunftsverspätungen generell pünktlich oder mit geringen Verspätungen unter einer Stunde abfahren. Die Terminals dienen somit als Puffer, was jedoch die Produktivität der Anlagen stark belastet. Unverzichtbar sind dabei der hohe Einsatz der Mitarbeitenden und die Verfügbarkeit von Ersatzkompositionen, die eigens zu diesem Zweck vorgehalten werden.

Die Terminals der Hupac Gruppe sind diskriminierungsfrei zugänglich und werden von rund einem Dutzend Operateuren genutzt.

Terminal	Fläche	Kräne	Umschlaggleise	Max. Kapazität Zugpaare pro Tag	Destinationen
Busto Arsizio-Gallarate	245.000 m ²	12 Portalkräne	13 x 540-760 m	33	Deutschland, Schweiz, Italien, Spanien, Niederlande, Belgien, Dänemark, Polen
Piacenza	95.000 m ²	8 Mobilkräne	3 x 600 m 1 x 500 m	8	Italien, Deutschland, Belgien, Polen, Rumänien, Österreich
Pordenone	103.000 m ²	4 Mobilkräne	4 x 750-800 m	8	Italien, Deutschland, Niederlande, Polen
Novara CIM	152.000 m ²	5 Mobilkräne	7 x 610 m	13	Italien, Deutschland, Niederlande, Belgien, Frankreich
Chiasso	7.000 m ²	1 Mobilkran	1 x 300 m	2	Schweiz
Aarau	33.000 m ²	3 Mobilkräne	4 x 300 m 1 x 200 m	6	Deutschland, Italien, Belgien, Schweiz
Basel Wolf	17.000 m ²	2 Mobilkräne	1 x 380 m	3	Niederlande, Belgien, Schweiz
Singen	77.000 m ²	2 Portalkräne 1 Mobilkran	4 x 650 m	8	Deutschland, Italien
Antwerp HTA	53.000 m ²	3 Portalkräne	5 x 620 m	10	Italien, Schweiz
Geleen	65.000 m ²	1 Portalkran	1 x 700 m	6	Italien, Niederlande, Österreich
Brwinów	42.000 m ²	2 Mobilkräne	1 x 650 m 1 x 750 m	5	Polen, Deutschland, Belgien, Belarus

LAGEBERICHT



Geschäftsentwicklung

Nach dem Jahr 2021, das eine Erholung von der Pandemie mit sich brachte, stellte das Jahr 2022 erneut zahlreiche Herausforderungen. In der ersten Jahreshälfte waren die Auswirkungen von COVID-19 aufgrund der Quarantänebestimmungen in verschiedenen Ländern noch deutlich spürbar. Im Februar, mit Beginn des Ukraine-Kriegs, explodierten die Preise für Diesel und Energie. Mitte Jahr erstarkte der Schweizer Franken gegenüber dem Euro und der Wechselkurs fiel unter die Euro-Parität.

Der Umsatz abzüglich der direkten Kosten stieg im ersten Quartal gegenüber dem Vorjahr um rund 5%. Bereits im April wurde dieser Vorteil jedoch durch Grossbaustellen auf dem Schienennetz im Rheintal wieder aufgezehrt. Von diesem und allen folgenden Ereignissen konnte sich die Bahn nur schwer erholen, was zu einer sehr hohen Anzahl von Zugausfällen führte; diese Instabilität belastete das gesamte Produktionssystem.

Auch der Maritimverkehr litt unter Unregelmässigkeiten in der Versorgungskette; hinzu kamen Streiks in den wichtigsten Häfen im Norden. Alle diese Auswirkungen führten zu Engpässen in den Kontinental- und Hafenterminals und beeinträchtigten deren reibungslosen Betrieb; es mussten externe Lagerflächen gefunden und zusätzliche Wagenreserven geschaffen werden, um Verspätungen und Zugausfälle zu kompensieren.

Ab Herbst kam es zu einer weiteren Abschwächung des Verkehrsaufkommens in Zusammenhang mit dem Einsetzen der weltweiten Konjunkturlaute infolge der anhaltenden geopolitischen Spannungen. Diese Situation, die durch hohe Inflationsraten gekennzeichnet war, setzte die Preise im gesamten Eisenbahnsektor unter Druck.

Die Hupac Gruppe hat im vergangenen Jahr 1,103 Millionen Strassensendungen befördert. Dies entspricht einem Rückgang von 1,8% gegenüber dem Vorjahr. Der Jahresumsatz der Gruppe belief sich auf CHF 668,5 Mio. und verringerte sich um 2,1%. Dieser Rückgang, der sowohl im Kontinental- als auch im Seeverkehr zu verzeichnen war, ist auf Volumentrüben (-1,8%) und Währungseffekte (-4%) zurückzuführen, die durch den Produktmix und die teilweise Weitergabe von Mehrkosten an den Markt kompensiert werden konnten.

Die Betriebsbeiträge sanken erwartungsgemäss deutlich um CHF 16,3 Mio. auf CHF 58 Mio. (-21,9%).

Die Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen sanken entsprechend dem Ertragsrückgang. Dies widerspiegelt einen Produktivitätsverlust, der vor allem auf die hohe Anzahl Zugausfälle im Berichtsjahr und die notwendigen Massnahmen zur Gegensteuerung zurückzuführen ist. Die Bruttogewinnmarge sank um zwei Prozentpunkte auf 20,2% gegenüber 22,2% im Vorjahr.

Der Personalaufwand stieg überproportional auf CHF 53,9 Mio. (+7,5%). Dies ist unter anderem auf die Verrechnung der gesamten jährlichen Personalkosten der Combiconnect Srl Novara zurückzuführen, die im Oktober 2021 in die Hupac Gruppe integriert wurde, sowie auf die Inbetriebnahme des neu gebauten Terminals in Polen im November 2022 mit der Einstellung von Betriebspersonal.

Die Abschreibungen und Wertberichtigungen sind um 25,4% zurückgegangen; diese Position setzt sich zusammen aus einem Teil der Abschreibungen, die im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der Wiederaufnahme der Investitionen angestiegen sind, und einem Teil der Wertberichtigungen, die dagegen kaum ins Gewicht fallen, da im Jahr 2022 keine Kosten für spezifische Risiken angesetzt wurden.

Der Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften leistete einen negativen Beitrag von CHF 1,6 Mio. zum Gruppenergebnis. Auch hier wirkte sich die schwierige Markt- und Betriebsituation aus.

Der Zinsaufwand ist aufgrund einer Tilgung im Jahr 2021 geringer, was sich auch im Berichtsjahr auswirkte.

Das Nettoergebnis aus Wechselkursverlusten und realisierten Wechselkursgewinnen beträgt CHF -3,5 Mio. und widerspiegelt die Aufwertung des Schweizer Frankens gegenüber dem Euro als Liquiditätseffekt.

Nachdem im 2021 nach einem Verlustjahr ein sehr positives ordentliches Betriebsergebnis von CHF 15,8 Mio. erzielt wurde, beläuft sich das diesjährige Ergebnis auf CHF 6,9 Mio. (-56%).

Das Jahresergebnis vor Steuern hat sich durch den Verkauf von drei Lokomotiven mit einem ausserordentlichen Gewinn von CHF 3,6 Mio. deutlich verbessert und beträgt CHF 12,7 Mio. (-23,7%).

Der Aufwand für direkte Steuern beläuft sich auf CHF 5,0 Mio. und ist gegenüber dem Vorjahr um CHF 1,4 Mio. angestiegen; ein Teil dieser Veränderung ist auf ausserordentliche Rückerstattungen im Jahr 2021 zurückzuführen.

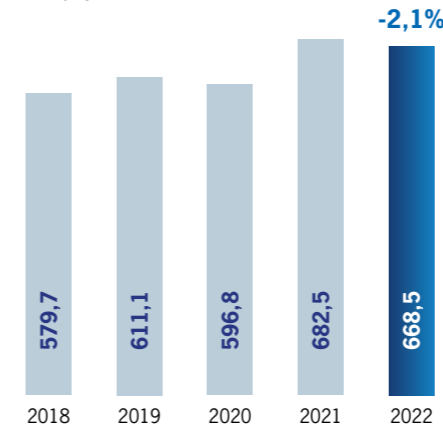
Das Jahresergebnis nach Steuern für das Jahr 2022 beträgt CHF 7,6 Mio. (-38,8%).

Der EBITDA liegt mit CHF 63,4 Mio. auf Vorjahresniveau. Die Investitionen in Sachanlagen lagen mit CHF 77,4 Mio. aufgrund der Wiederaufnahme der Investitionstätigkeit nach dem pandemiebedingten Unterbruch deutlich über dem Vorjahr.

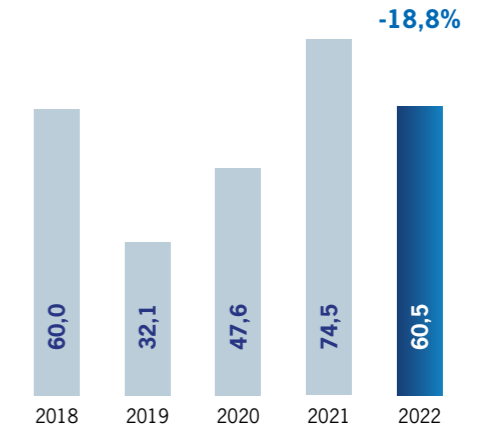
Die Bilanzsumme per 31.12.2022 beträgt CHF 585,7 Mio., was einer Zunahme von CHF 14,8 Mio. entspricht. Auf der Aktivseite erhöhten sich die Sachanlagen um CHF 27,7 Mio. Auf der Passivseite nahmen die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um CHF 9,7 Mio. und die Darlehen von Dritten um CHF 11,2 Mio. zu. Die Eigenkapitalquote sank von 21% auf aktuell 19,5%.

Der operative Cash Flow betrug CHF 60,5 Mio. und der Mittelabfluss für Investitionen CHF 82,3 Mio. Zum Ausgleich wurden neue Darlehen von CHF 18,7 Mio. aufgenommen.

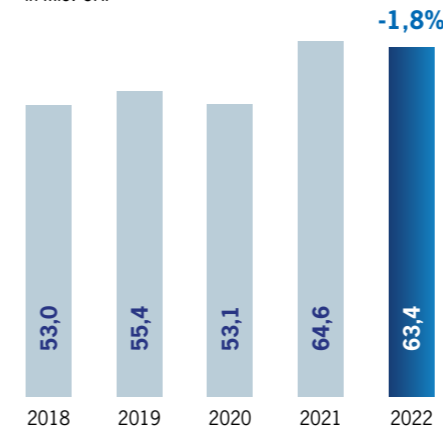
Jahresumsatz
in Mio. CHF



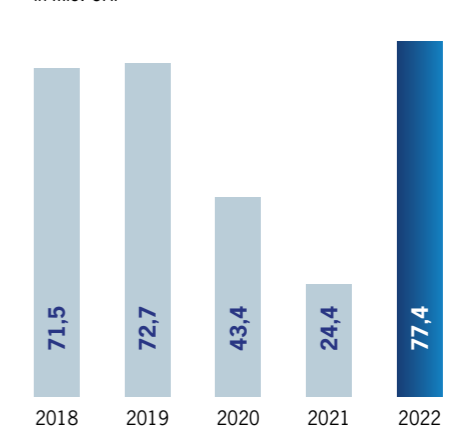
Operativer Cash Flow
in Mio. CHF



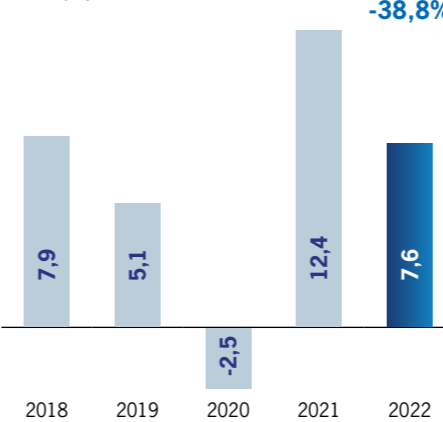
EBITDA
in Mio. CHF



Investitionen in Sachanlagen
in Mio. CHF



Jahresergebnis
in Mio. CHF



Beträge in 1000 CHF	2022	2021	%
Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen	668.521	682.526	-2,1
Andere Erlöse	58.051	74.308	-21,9
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen	591.840	605.029	-2,2
Bruttogewinn	134.732	151.805	-11,2
Jahresergebnis der Gruppe	7.599	12.410	-38,8
EBITDA	63.415	64.554	-1,8

Öffentliche Finanzierungshilfen Schweiz

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

Für zahlreiche Investitionsprojekte in Terminalinfrastrukturen der Termini AG, Termini SpA und Hupac Intermodal BVBA erfolgte die Finanzierung teilweise durch den Bund. Folgende Projekte sind bereits abgeschlossen:

- Terminal Busto Arsizio
- Bereitstellungsgleisgruppe Gallarate
- Terminal Singen
- Erweiterung des Terminals Busto Arsizio auf den Gemeindegebieten von Gallarate
- HTA Hupac Terminal Antwerp
- Vervollständigung des Terminals Busto Arsizio-Gallarate (gemäss Schlussabrechnung von 2012).

Einen erheblichen Teil der Fördermittel muss die Hupac Gruppe zurückbezahlen, was von 2022 bis 2041 einem Betrag von rund CHF 37,9 Mio. entspricht. Im selben Zeitraum sind Zinsen an den Bund in Höhe von rund CHF 0,4 Mio. veranschlagt (s. Tabelle).

Weitere Terminalprojekte sind in der Planung. Sie betreffen die Standorte Brescia, Piacenza, Milano Smistamento und Basel Nord.

Was die Betriebsbeiträge angeht, ist das Fördermodell des Bundes degressiv angelegt. Mit sinkenden absoluten Mitteln sollen wachsende Transportvolumen verlagert werden. Die Betriebsbeiträge pro Strassensendung im alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz wurden im Jahr 2022 gegenüber 2021 entsprechend zur Reduzierung der bereitgestellten Mittel verringert.

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

Beträge in 1000 CHF

Jahre	2022	2023-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2041	2022-2041 Total
Darlehensrückzahlungen	3.548	3.548 - 3.548	2.505 - 2.505	1.551 - 2.108	65 - 1.470	37.865
Zinsen	104	30 - 86	3 - 18			377
Total	3.652	3.578 - 3.634	2.508 - 2.523	1.551 - 2.108	65 - 1.470	38.242

Entwicklung der operativen Beteiligungen

Hupac hält Minderheitsbeteiligungen an mehreren Unternehmen, die im Bereich des Kombinierten Verkehrs tätig sind. Im Folgenden finden Sie eine Übersicht über den Beitrag dieser Unternehmen zur Gruppe.

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 etabliert sich SBB Cargo International als starke, schlanke Güterbahn. Dies belebt den Markt und schafft weitere Verlagerungsimpulse.

boxXpress GmbH, Hamburg

Über die Tochterfirma ERS Railways hält die Hupac Gruppe seit Juni 2018 eine 47%ige Beteiligung an dem Eisenbahnverkehrsunternehmen boxXpress. Die in Hamburg ansässige Gesellschaft verfügt über 36 Lokomotiven und rund 1121 Containertragwagen und erbringt Transporte zwischen den deutschen und niederländischen Seehäfen und den wichtigsten deutschen Wirtschaftsregionen.

Mercitalia Intermodal SpA, Mailand

Hupac pflegt seit den siebziger Jahren eine enge Zusammenarbeit mit dem italienischen Kombi-Operateur Mercitalia Intermodal. Am Ende des Berichtsjahres hielt Hupac unverändert einen Kapitalanteil von 34,48%.

Eurogateway Srl, Novara

Durch die Gesellschaften CIM SpA, Hupac AG und Hupac Intermodal NV hält die Hupac Gruppe einen Anteil von 46,49% am Terminalbetreiber Eurogateway. Die Umschlaganlage wickelt wöchentlich rund 20 Züge über Hupac Intermodal sowie von Drittanbietern ab.

RAIpin AG, Olten

Hupac ist gemeinsam mit SBB und BLS Gesellschafter des 2001 etablierten Kombi-Operateurs für den begleiteten Kombinierten Verkehr durch die Schweiz. Ihr Kapitalanteil betrug am Ende des Berichtsjahres unverändert 33,11%. Im Auftrag der RAIpin führt Hupac zahlreiche Aufgaben wie den Kundendienst, die Disposition und die Fakturierung der Rollenden Autobahn durch. Daneben übernimmt Hupac Agenturleistungen im Terminal Novara über die Tochtergesellschaft Fidia. Im Berichtsjahr vermietete die Hupac AG 419 Niederflurwagen an die RAIpin.

Terminal Singen TSG GmbH, Singen

Die 1999 gegründete Joint-Venture-Gesellschaft betreibt den Terminal Singen gemeinsam mit DB Intermodal Services. Rund 45 Züge verkehren wöchentlich über diese Drehscheibe.

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, Niederlande und Osteuropa. Pro Woche verkehren rund 90 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 20 Züge wöchentlich über diesen Terminal, unter anderem für die Verkehre nach Österreich und Ungarn.

Combinant NV, Antwerpen

An der 2009 gegründeten Terminalgesellschaft Combinant NV hält Hupac einen Anteil von 35%. Weitere Gesellschafter sind BASF und Hoyer. Im Berichtsjahr wickelte Hupac 50 Züge pro Woche über den Combinant Terminal ab.

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 120 Abfahrten pro Woche über den RSC Terminal ab.

WienCont Container Terminal GmbH, Wien

Hupac hält seit 2021 einen Anteil von 4,16% am Terminal WienCont und unterstreicht damit die strategische Bedeutung dieses Standorts für die Weiterentwicklung des Verkehrs auf der Achse Südosteuropa.

DX Intermodal GmbH, Frankfurt am Main

DXI ist die neue Gesellschaft für die Nutzung einer Datendrehscheibe, die erstmals alle Akteure des Kombinierten Verkehrs datentechnisch miteinander verbindet. Gesellschafter des im Juli 2022 gegründeten Unternehmens sind Hupac mit einem Anteil von 44% sowie weitere Unternehmen aus dem Tätigkeitsfeld des Kombinierten Verkehrs.

CIS Cesar Information Services Scarl, Bruxelles

Hupac ist Gründungsgesellschafter der 2004 etablierten Cesar Information 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.

Risikobeurteilung

Hupac führt regelmässig eine Risikoanalyse durch, um Gefahren ex ante zu erkennen, eine korrekte Risikobewertung vorzunehmen und geeignete Minderungs-massnahmen umzusetzen. Das Ziel ist der Schutz der Gruppe vor wirtschaftlichen Verlusten, der Nichtbeachtung von Vorschriften, betrieblichen Sicherheitsproblemen, Ereignissen mit Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeitenden, Währungsrisiken, Cyberfällen und anderen kritischen Themen. An der Risikobeurteilung sind Abteilungsleiter, Filialleiter und alle Mitarbeitenden beteiligt. Ein Bericht über den Status der Risiken wird dem Verwaltungsrat regelmässig vorgelegt.

Hupac überwacht alle Aktivitäten der Gruppe mit dem Risikomanagementsystem ERM (Enterprise Risk Management) und analysiert Risiken organisationsübergreifend auf laufender Basis. Zu diesem Zweck sollen zusätzliche KPIs mit Schwellenwerten für die Risikokontrolle definiert und Trends in den verschiedenen Geschäftsbereichen überwacht werden.

Im ERM werden Risiken nicht nur als kritische und negative Aspekte betrachtet, sondern auch auf ihre positive Bedeutung hinterfragt. Dadurch können innerhalb der Organisation Möglichkeiten identifiziert werden, um Verluste zu minimieren und Chancen zu maximieren, in einer Logik der langfristigen Rendite.

Das ERM der Hupac führt alle im Konzern vorhandenen Managementsysteme zusammen und ermöglicht somit eine effektive Steuerung. Dazu gehören die ISO-Systeme

(Qualität, Umwelt, Gesundheit und Sicherheit), das interne Kontrollsystem, das ECM, die Cyber Security und die rechtlichen Aspekte.

In Bezug auf das Rollmaterial sieht das ERM die Nutzung und Anwendung der Verordnung RE 402/2013 vor, welche spezielle Vorkehrungen für den sicheren Betrieb von Rollmaterial festlegt.

Das Sicherheitsmanagementsystem ist ebenfalls in das ERM integriert. Das Ziel ist "Null kritische Ereignisse mit Verantwortung der Hupac in den verschiedenen Tätigkeitsbereichen". Zu diesem Zweck werden Pläne und Tools für die Steuerung der wichtigsten operativen Risiken erstellt. Diese betreffen den Umschlag in den Terminals, die Bahntraktion mit Ladeeinheiten und Rollmaterial, den Gefahrgutbereich, die Bautätigkeit und die IT-Systeme. Im Berichtsjahr konnte dieses Ziel erreicht werden.

In 2022 wurden Audits mit Unterstützung externer Spezialisten durchgeführt. Zudem wurden verschiedene Verbesserungen vorgenommen, um das System insgesamt robuster und besser strukturiert zu gestalten.

Das interne Kontrollsystem wird regelmässig überprüft, um eine kontinuierliche Verbesserung und Risikominimierung zu gewährleisten. Jedes Jahr werden spezifische Bereiche identifiziert, die einer detaillierten Analyse unterzogen werden, um die Effektivität des Systems in einem sich ständig verändernden Umfeld von Organisation und Technologie sicherzustellen.

Ausblick

Positive Zukunftschancen

Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung schätzen die langfristigen Zukunftsaussichten für die Hupac Gruppe als sehr gut ein, getrieben durch weitere Wachstumsmöglichkeiten und kontinuierliche Investitionen in unser nachhaltiges, klimaschonendes Geschäftsmodell. Die Inbetriebnahme des 4-Meter-Korridors durch die Schweiz eröffnet Chancen, die Hupac systematisch nutzt. Das global zunehmende Bewusstsein für Nachhaltigkeit wird weiterhin und langfristig für günstige Rahmenbedingungen sorgen.

In der gegenwärtigen Situation mit verschiedenen geopolitischen Unsicherheiten und einer Abschwächung des Wirtschaftswachstums sehen wir einige Risiken. Die grösste Unsicherheit stammt aus den hohen Inflationsraten und der anhaltenden Dynamik bei Rohstoffpreisen und Produktionskosten weltweit. Das resultierende Umschwenken auf eine restriktivere Geldpolitik und steigende Zinsen könnten zu Turbulenzen an den Finanzmärkten führen oder das Weltwirtschaftswachstum abbremsen. Ein weiteres Risiko besteht in einer energiepolitisch getriebenen,

substantiellen Verschiebung der Produktionsstandorte und folglich der Logistikströme, was gewisse Anpassungsschwierigkeiten mit sich bringen könnte. Und schliesslich stellt die anhaltende Bautätigkeit im Schienennetz mit Streckenschliessungen und wochenlangem Umleitungsverkehr eine nicht zu unterschätzende Belastung dar.

In der aktuellen Konjunkturphase setzt Hupac auf strikte Kostenkontrolle und Zurückhaltung bei den Investitionen. Gleichzeitig werden strategische Projekte wie beispielsweise der Ausbau der Terminalkapazität konsequent weitergeführt. Denn die europäische Umwelt- und Klimapolitik, die eine breite Verlagerung von Transporten von der Strasse auf die Schiene anstrebt, bleibt weiterhin dominierend. Es ist auch gut möglich, dass die gegenwärtigen Veränderungen der globalen Logistik und Supply Chain, mit partieller Rückverlagerung der Produktionsstätten nach Europa, zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten bieten. Hupac ist weiterhin gut positioniert und vorbereitet, die sich präsentierenden Marktchancen zu nutzen.



GOVERNANCE



Struktur der Hupac Gruppe

Unternehmen

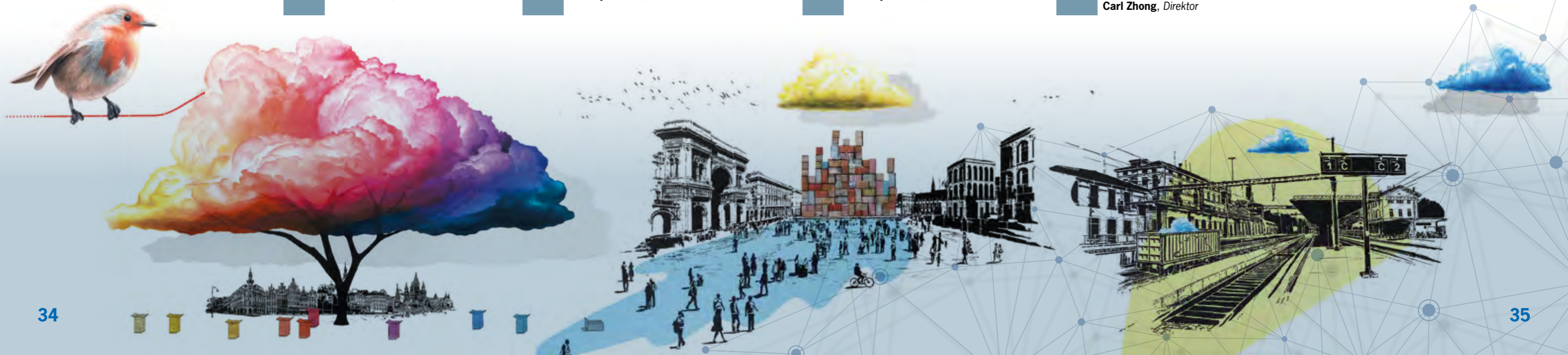
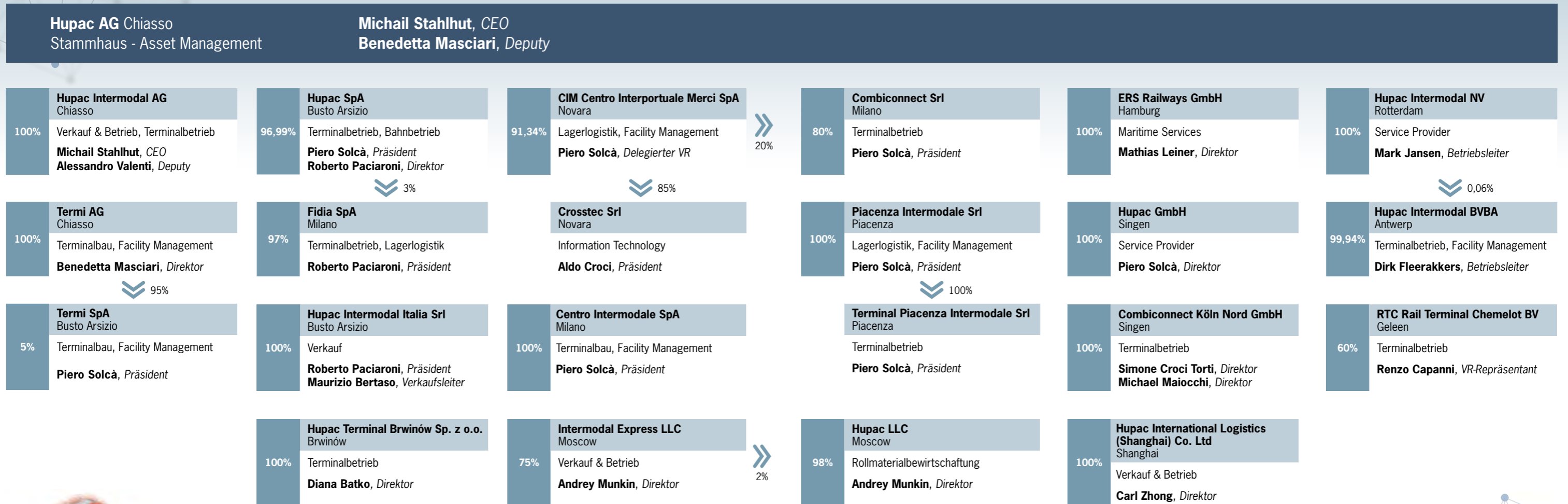
Ende 2022 bestand die Hupac Gruppe aus 23 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, Italien, Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Polen, Russland und China. Mit dieser Struktur erschliesst die in Chiasso ansässige Hupac AG verschiedene Märkte mit interessantem Wachstumspotenzial.

schlossen und anschliessend den Betrieb des Terminals übernommen. Der erste Zug startete im November 2022.

Im Berichtsjahr hat die Hupac AG ihre Beteiligung an CIM Centro Interportuale Merci SpA, an der sie bereits eine Mehrheitsbeteiligung hatte, auf 91,34% erhöht. Für den Terminal Novara CIM sind umfangreiche Investitionen geplant, um die Kapazität und Produktivität der Anlage zu steigern.

Im September 2022 hat die Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o. den Bau des Terminals bei Warschau abge-

Stand 01.04.2023



Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat der Hupac AG setzt sich aus sieben Mitgliedern zusammen. Aktionäre von Hupac sind, den Statuten zufolge, in erster Linie Transportunternehmen, die sich aktiv für die Weiterentwicklung des Kombinierten Gütertransports engagieren. Der Verwaltungsrat der Hupac AG setzt sich entsprechend auch mehrheitlich aus Unternehmern bzw. delegierten Verwaltungsräten solcher Firmen zusammen. Mit Deutschland und Italien sind zwei wichtige geografische Märkte abgedeckt.

In seiner aktuellen Zusammensetzung vertreten die Mitglieder des Verwaltungsrats gesamthaft mehr als zwei Drittel der Stimmrechte aller Aktionäre. Die Zusammensetzung des Verwaltungsrats der Hupac Intermodal AG und der Termi AG entspricht derjenigen der Hupac AG. Bei den anderen Gesellschaften der Hupac Gruppe werden die Verwaltungsräte mehrheitlich von Mitgliedern der Geschäftsleitung des Mutterhauses gestellt.

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.

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, Belgien, 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 Mercitalia Logistics SpA und der Hupac AG. Hauptzweck der Gesellschaft ist die Planung und der Bau von Umschlaganlagen in Italien.

gesellschaften Eurogateway und Combinant, die Eisenbahnverkehrsunternehmen SBB Cargo International und boxXpress, die Datenverarbeitungsdienstleister CIS Cesar Information Services und DX Intermodal sowie die Terminalplanungsgesellschaft Gateway Basel Nord.

Hupac hält wesentliche Minderheitsbeteiligungen an verschiedenen Unternehmen im Tätigkeitsumfeld des Kombinierten Verkehrs. Dazu gehören die Kombi-Operateure Mercitalia Intermodal und RALpin, die Terminal-

Kleinere Beteiligungen hält Hupac bei den Terminalbetreibergesellschaften KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen, DIT Duisburg Intermodal Terminal, RSC Rail Service Center (Rotterdam) und WienCont Container Terminal, an dem Operateur Kombiverkehr, an der Terminalplanungsgesellschaft Duisburg Gateway Terminal und am Branchenverband UIRR.

Verwaltungsrat der Hupac AG

Name	Alter	Position	Nationalität	Erstmalige Nominierung	Ablauf des Mandats
Dr. Hans-Jörg Bertschi	65	Präsident seit 1993	Schweiz	1987	2025
Dr. Thomas Baumgartner	68	Mitglied	Italien	1990	2025
Thomas Hoyer	72	Mitglied	Deutschland	1988	2023
Bernhard Kunz	65	Mitglied	Schweiz	2020	2025
Ing. Nicolas Perrin	63	Mitglied	Schweiz	2008	2025
Nils Planzer	51	Mitglied	Schweiz	2008	2025
Erich Staake	68	Mitglied	Deutschland	2020	2025
Jörg Berner	36	Sekretär	Schweiz	2019	2025

Stand 31.12.2022

Zertifizierungen

Das Qualitätsmanagementsystem der Hupac Gruppe ist seit 1995 gemäss ISO 9001 zertifiziert. Seit 1997 ist auch das Umweltmanagementsystem der Hupac Gruppe gemäss ISO 14001 zertifiziert. Im September 2022 haben die betroffenen Unternehmen der Hupac Gruppe das Rezertifizierungsaudit erfolgreich bestanden und konnten somit ein neues Zertifikat mit Gültigkeitsdauer bis Oktober 2025 erwerben.

zuvor nach OHSAS 18001 zertifiziert waren, haben ein Upgrade durchgeführt und sich ebenfalls nach ISO 45001 zertifizieren lassen. Die Gruppenzertifizierung in diesem Bereich ist bis Oktober 2025 gültig.

Im Jahr 2020 wurden die Hupac Intermodal AG und weitere Konzerngesellschaften erstmals nach ISO 45001 für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz zertifiziert. Eine Reihe italienischer Unternehmen, die

Für den Bereich Rollmaterial hat sich die Hupac AG bereits 2010 gemäss dem Memorandum of Understanding (Bruxelles, 2009) als Entity in Charge of Maintenance zertifizieren lassen. 2013 wurde das Wagenmanagementsystem der Hupac AG gemäss der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 zertifiziert. Im August 2018 hat das Unternehmen die Rezertifizierung erfolgreich bestanden. Das neue Zertifikat ist bis August 2023 gültig.



JAHRESRECHNUNG



Jahresrechnung

Konsolidierte Erfolgsrechnung

Beträge in 1 000 CHF	2022	2021
Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen	668 521	682 526
Andere Erlöse	58 051	74 308
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen	-591 840	-605 029
Bruttogewinn	134 732	151 805
Personalaufwand	-53 855	-50 080
Übriger betrieblicher Aufwand	-18 395	-17 523
Abschreibungen und Wertberichtigungen	-50 534	-67 708
Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	11 948	16 494
Finanzertrag	1 367	615
Dividendertrag	976	548
Finanzaufwand	-2 346	-3 149
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	-1 574	4 382
Währungsdifferenzen	-3 478	-3 115
Ordentliches Betriebsergebnis	6 893	15 775
Betriebsfremder Ertrag	610	750
Betriebsfremder Aufwand	-51	-44
Ausserordentlicher Ertrag	869	594
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	4 061	653
Ausserordentlicher Aufwand	-546	-1 076
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	-110	-53
Auflösung Rückstellungen	949	14
Jahresergebnis vor Steuern	12 675	16 613
Direkte Steuern	-4 993	-3 578
Jahresergebnis	7 682	13 035
Minderheitsanteile	-83	-625
Jahresergebnis der Gruppe	7 599	12 410

Konsolidierte Bilanz

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2022	31.12.2021	Beträge in 1 000 CHF	31.12.2022	31.12.2021
AKTIVEN			PASSIVEN		
Flüssige Mittel	89 709	96 142	Schulden aus Lieferungen und Leistungen	58 689	68 030
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	95 877	92 266	- Gegenüber Dritten	56 680	67 975
- Gegenüber Dritten	83 072	77 178	- Gegenüber Aktionären	2 009	55
- Gegenüber Aktionären	12 805	15 088	Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	1 971	1 984
Übrige kurzfristige Forderungen	17 369	12 468	- Gegenüber Dritten	1 971	1 984
- Gegenüber Dritten	17 369	12 468	Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	9 872	7 402
Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen	11 364	9 021	- Gegenüber Dritten	9 872	7 402
- Vorräte	3 501	3 444	Passive Rechnungsabgrenzungsposten	57 030	40 449
- Nicht fakturierte Dienstleistungen	7 863	5 577	Kurzfristige Rückstellungen	284	253
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	18 890	33 644	Total kurzfristiges Fremdkapital	127 846	118 118
Total Umlaufvermögen	233 209	243 541	Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	138 932	132 436
Finanzanlagen	2 993	938	- Gegenüber Dritten	138 932	132 436
- Langfristige Forderungen gegenüber Dritten	2 985	932	Übrige langfristige Verbindlichkeiten	49 955	45 277
- Übrige Finanzanlagen	8	6	- Gegenüber Dritten	49 955	45 277
Beteiligungen	45 548	46 709	Langfristige Rückstellungen	150 797	151 478
Sachanlagen	287 260	259 595	Latente Steuerschulden	3 932	3 850
- Anlagen im Bau	41 203	21 074	Total langfristiges Fremdkapital	343 616	333 041
- Technische Anlagen	12 161	12 992	Total Fremdkapital	471 462	451 159
- Rollmaterial	92 338	90 802	Aktienkapital	20 000	20 000
- Feste Anlagen auf Grundstücken Dritter	4 723	5 376	Gesetzliche Kapitalreserven	20 864	18 978
- Terminals, Gebäude und Grundstücke	126 788	120 275	Gesetzliche Gewinnreserven	56 637	55 762
- Andere Sachanlagen	10 047	9 076	Freiwillige Gewinnreserven	45 968	42 483
Immaterielle Anlagen	11 921	15 323	Umrechnungsdifferenzen	-32 376	-26 199
Latente Steuerguthaben	4 743	4 749	Eigene Aktien	-66	-398
Total Anlagevermögen	352 465	327 314	Total Eigenkapital der Hupac Aktionäre	111 027	110 626
Total Aktiven	585 674	570 855	Minderheitsanteile	3 185	9 070
			Total Eigenkapital	114 212	119 696
			Total Passiven	585 674	570 855

Konsolidierte Geldflussrechnung

Beträge in 1 000 CHF	2022	2021
Jahresergebnis der Gruppe	7 599	12 410
Abschreibung Sachanlagen	42 022	39 174
Abschreibung immaterielle Anlagen	7 822	6 858
Änderungen im Wert der Finanzanlagen	876	-156
Veränderung Rückstellungen	-58	22 206
Übrige nicht monetäre Transaktionen	-2 119	-2 482
Nettoergebnis aus Veräusserung von Sachanlagen	-3 950	-600
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	1 574	-4 348
Minderheitsanteile	-6 217	580
Veränderung des Inventars	-149	-282
Veränderung der kurzfristigen Guthaben	2 094	-16 126
Veränderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten	10 966	17 235
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	60 460	74 469
Investition in Sachanlagen	-77 409	-24 365
Desinvestition von Sachanlagen	4 369	695
Investition in immaterielle Anlagen	-4 654	-2 202
Desinvestition von immateriellen Anlagen	142	5
Investition in Beteiligungen	-2 201	-781
Veränderung der Finanzanlagen	-2 520	-1 551
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-82 273	-28 199
Veränderung der finanziellen Verbindlichkeiten	18 701	-32 190
Eigene Aktien	332	404
Dividenden	-1 583	-788
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	17 450	-32 574
Veränderung	-4 363	13 696
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	96 142	83 522
Einfluss aus Fremdwährungsumrechnung	-2 070	-1 076
Flüssige Mittel am Ende der Periode	89 709	96 142

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 konsolidierte Bilanz auf den 31. Dezember 2022 enthält überdies eine zusätzliche Rückstellung für allgemeine Geschäftsrisiken von CHF 12,2 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 und mit 50% oder eine relative Mehrheit hält 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. Nicht in die Konsolidierung einbezogen wurden Beteiligungen von geringer Bedeutung.

Konsolidierungsmethode

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

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

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 realisierte Kursdifferenzen werden erfolgswirksam verbucht. Nicht realisierte Kursgewinne werden nicht berücksichtigt.

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 Preiserminderungen 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).

Vollkonsolidiert werden folgende Gesellschaften:

Gesellschaft		Aktien- bzw. Gesellschaftskapital	Beteiligung in %	
			31.12.2022	31.12.2021
Hupac AG, Chiasso	CHF	20 000 000		
Hupac Intermodal AG, Chiasso	CHF	250 000	100,00	100,00
Hupac SpA, Busto Arsizio	EUR	2 040 000	96,99	96,99
Unterbeteiligung der Hupac SpA, Busto Arsizio: - Fidia SpA, Mailand	EUR	550 000	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	550 000	97,00	97,00
Centro Intermodale SpA, Mailand	EUR	2 769 700	100,00	100,00
Hupac Intermodal Italia Srl, Busto Arsizio	EUR	100 000	100,00	100,00
Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	EUR	1 601 000	99,94	99,94
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	EUR	200 000	100,00	100,00
Unterbeteiligung der Hupac Intermodal NV, Rotterdam: - Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	EUR	1 601 000	0,06	0,06
Intermodal Express LLC, Moskau	RUB	3 000 000	75,00	75,00
Unterbeteiligung der Intermodal Express LLC, Moskau: - Hupac LLC, Moskau	RUB	150 000 000	2,00	2,00
Hupac LLC, Moskau	RUB	150 000 000	98,00	98,00
Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o., Brwinów	PLN	100 000	100,00	100,00
Hupac International Logistics (Shanghai) Co. Ltd, Shanghai	CNY	5 000 000	100,00	100,00
Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	EUR	8 430 300	100,00	100,00
Unterbeteiligung der Piacenza Intermodale Srl, Piacenza: - Terminal Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	EUR	52 000	100,00	100,00
ERS Railways GmbH, Hamburg	EUR	200 000	100,00	100,00
Combiconnect Srl, Mailand ¹⁾	EUR	500 000	80,00	80,00
Centro Interportuale Merci CIM SpA, Novara	EUR	24 604 255	91,34	67,03
Unterbeteiligung der CIM SpA, Novara: - Crosstec Srl, Novara	EUR	100 000	85,00	85,00
- Combiconnect Srl, Mailand	EUR	500 000	20,00	20,00
Combiconnect Köln Nord GmbH, Singen ²⁾	EUR	50 000	100,00	100,00
Rail Terminal Chemelot (RTC) BV, Geleen	EUR	1 378 000	60,00	60,00

1) Im Jahr 2021 fand ein Verkauf von 20% der Combiconnect-Anteile von der Hupac AG an CIM SpA statt

2) Im Jahr 2022 änderte die TIN Terminal Intermodal Nord GmbH ihren Firmennamen in Combiconnect Köln Nord GmbH

Folgende Beteiligungen wurden mit der Equity-Methode konsolidiert:

Gesellschaft	Sitz	Beteiligung in %	
		31.12.2022	31.12.2021
Mercitalia Intermodal SpA	Mailand (Italien)	34,48	34,48
Terminal Alptransit Srl	Mailand (Italien)	42,00	42,00
RAlpin AG	Olten (Schweiz)	33,11	33,11
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)	33,33	24,50
boxXpress GmbH	Hamburg (Deutschland)	47,00	47,00
Eurogateway Srl	Novara (Italien)	46,49	46,49
DX Intermodal GmbH	Frankfurt am Main (Deutschland)	44,00	-

Umrechnungstabelle

	Bilanz		Erfolgsrechnung	
	31.12.2022	31.12.2021	2022	2021
CHF/EUR	0,98386	1,03391	1,00534	1,08140
CHF/RUB	0,01265	0,01218	0,01427	0,012406
CHF/PLN	0,20980	0,22487	0,21470	0,236912
CHF/CNY	0,13313	0,14363	0,14201	0,141709

Konzerneigenkapitalnachweis

Beträge in 1 000 CHF	Aktienkapital	Reserven und Jahresergebnisse	Eigene Aktien	Umrechnungsdifferenzen	Total	Minderheitsanteile
Saldo am 1. Januar 2021	20 000	106 198	-802	-21 272	104 124	8 887
Umrechnungsdifferenzen				-3 843	-3 843	-397
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte				-1 084	-1 084	
Anpassung Eigenkapital		-597			-597	-45
Entwicklung der Pos. Eigene Aktien			404		404	
Dividende Muttergesellschaft		-788			-788	
Konsolidierter Jahresgewinn 2021		12 410			12 410	625
Saldo am 31. Dezember 2021	20 000	117 223	-398	-26 199	110 626	9 070
Umrechnungsdifferenzen				-5 084	-5 084	331
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte				-1 093	-1 093	
Anpassung Eigenkapital		230			230	-6 299
Entwicklung der Pos. Eigene Aktien			332		332	
Dividende Muttergesellschaft		-1 583			-1 583	
Konsolidierter Jahresgewinn 2022		7 599			7 599	83
Saldo am 31. Dezember 2022	20 000	123 469	-66	-32 376	111 027	3 185

Eigene Aktien

Namenaktien	2022	2021
Anfangsbestand per 01.01.	218	290
- Käufe	18	5
- Verkäufe	-72	-77
Endbestand per 31.12.	164	218

Die Transaktionen fanden zu marktüblichen Konditionen statt.

	2022	2021
Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	653	615

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2022	31.12.2021
Ausserordentliche Aufwände	546	1 076
Die wichtigsten Positionen sind: 2022: Sonstige Kosten und Anpassungen für Vorjahre 2021: Rückstellungen für Risiken im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten mit dem ehemaligen Terminaldienstleister und Begleichung von Sozialversicherungsabgaben aus Vorjahren.		
Ausserordentliche Erträge	869	594
Die wichtigsten Positionen sind: 2022: Auflösung nicht mehr benötigter Rückstellungen und Anpassung der Beiträge 2021: Begleichung von Sozialversicherungsabgaben, Auflösung von nicht mehr benötigten Rückstellungen und Begleichung von in Vorjahren gezahlten Kosten.		
Andere Angaben gemäss Gesetz		
Leasingverbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als zwölf Monaten nach Bilanzstichtag	6 648	8 297
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	968	738
Gesamtbetrag der für Verbindlichkeiten Dritter bestellten Sicherheiten	31 014	22 205
Sicherstellungen von Aktiven für eigene Verpflichtungen	70 037	75 456
Details der langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten		
- 1 - 5 Jahre	106 366	87 369
davon Leasing	6 505	6 849
- > 5 Jahre	32 566	45 067
davon Leasing	0	1 330
Details von Sachanlagen		
Sachanlagen	287 260	259 595
davon Leasing	4 524	6 281
Honorar Revisionsstelle		
Revisionsdienstleistungen	179	178

Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

Prüfungsurteil

Wir haben die Konzernrechnung der Hupac AG und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022, der Konzernerfolgsrechnung und der Konzerngeldflussrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Konzernanhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht die vorliegende Konzernrechnung dem schweizerischen Gesetz sowie den im Anhang wiedergegebenen Konsolidierungs- und Bewertungsgrundsätzen.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Konzernrechnung" unseres Berichts weitergehend beschrieben.

Wir sind von dem Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Sonstige Informationen

Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Konzernrechnung und unsere dazugehörigen Berichte.

Unser Prüfungsurteil zur Konzernrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Konzernrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Mazars AG

Roger Leu
14. April 2023

Qualified Electronic Signature by  SwissID

Roger Leu
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Prüfer

Zürich, 14. April 2023

Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Konzernrechnung

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Konzernrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Konzernrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung der Konzernrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder den Konzern zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Konzernrechnung

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Konzernrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Konzernrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Eine weitergehende Beschreibung unserer Verantwortlichkeiten für die Prüfung der Konzernrechnung befindet sich auf der Webseite von EXPERTSuisse:

<http://expertsuisse.ch/wirtschaftspruefungrevisionsbericht>.
Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.

Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und PS-CH 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.

LISA CAVUOTI
14 aprile 2023

Qualified Electronic Signature by  SwissID

Lisa Cavuoti
Zugelassene Revisionexpertin

Hupac AG
Viale R. Manzoni 6
CH-6830 Chiasso
Tel. +41 58 8558800
info.ch@hupac.com
www.hupac.com

