

JAHRESBERICHT 2024





Inhalt

Der Jahresbericht beleuchtet die Geschäftstätigkeit der Hupac Gruppe vor dem Hintergrund der aktuellen Rahmenbedingungen. Neben den erzielten Ergebnissen erläutern wir die Fortschritte unserer Investitionstätigkeit als Basis für die Zukunft des Unternehmens.

Zudem erhalten Sie einen umfassenden Einblick in die Nachhaltigkeitsstrategie der Hupac Gruppe und ihre konkreten Aktivitäten und Erfolge.

Einleitung

- 5 Profil
- 6 Vorwort

10 Governance

- 12 Struktur
- 14 Beteiligungen
- 14 Zertifizierungen
- 15 Risikobeurteilung

16 Lagebericht

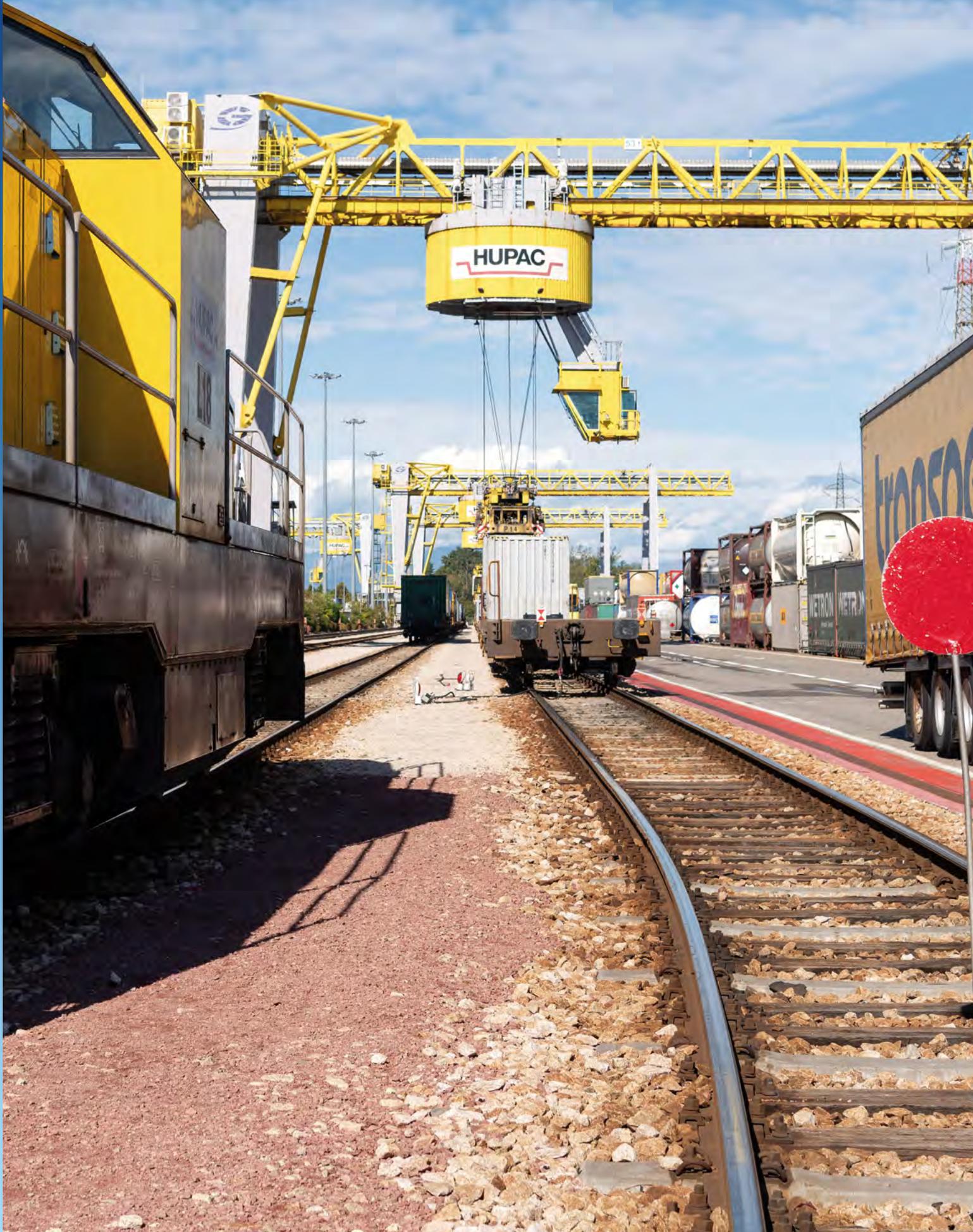
- 18 Verkehrsentwicklung
- 21 Entwicklung der Business Units
- 22 Betriebliche Ressourcen
- 26 Geschäftsentwicklung
- 28 Ausblick

30 Nachhaltigkeit

- 32 Umwelt und Klima
- 34 Unsere Mitarbeitende
- 36 Institutionen und Gemeinschaft

38 Jahresrechnung

- 40 Konsolidierte Erfolgsrechnung
- 41 Konsolidierte Bilanz
- 42 Konsolidierte Geldflussrechnung
- 43 Anhang
- 47 Bericht der Revisionsstelle



HUPAC

PIL

WORLDWIDE

NETRON

Moving together. Gemeinsam für nachhaltige Logistik

Führender Netzbetreiber im intermodalen Verkehr

Hupac ist der führende Netzbetreiber im intermodalen Verkehr in Europa. Mit rund einer Million transportierten Strassensendungen pro Jahr und täglich 130 Zügen verbindet Hupac die wichtigsten europäischen Wirtschaftsräume sowie Destinationen bis nach Fernost. Als Vorreiter digital vernetzter Logistiklösungen trägt das Unternehmen wesentlich zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und damit zum Umwelt- und Klimaschutz bei.

Gegründet 1967 in Chiasso/Schweiz, ist Hupac heute eine internationale Unternehmensgruppe mit 24 Gesellschaften in der Schweiz, Italien, Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Spanien, Polen, Russland und China. Rund 730 Mitarbeitende, ein moderner Wagenpark mit 8.300 Modulen sowie digital gesteuerte Terminals an zentralen europäischen Knotenpunkten sichern zuverlässige und zukunftsorientierte Transportlösungen im Kombinierten Verkehr.

Das Jahr 2024 in Zahlen



950.000
Strassensendungen
auf die Schiene verlagert



1,3 Mio. Tonnen CO₂e
im Netzwerk eingespart



130 Züge pro Tag
im Netzwerk der Hupac Gruppe



12 Terminals
betrieben von der
Hupac Gruppe



20 Bahnpartner
ausgewählt für spezifische
Relationen



8.300 Wagenmodule
komplett lärmarm



730 Mitarbeitende
Vollzeitstellen



CHF 626,4 Mio.
EUR 657,6 Mio.
Jahresumsatz



CHF 9,4 Mio.
EUR 9,9 Mio.
Jahresergebnis

Vorwort

Strategie 2028: Zukunft gestalten mit Weitblick und Fokus



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

Ein anspruchsvolles Jahr 2024 liegt hinter uns. Geprägt war es insbesondere durch erhebliche Qualitätsdefizite im Eisenbahnsystem, verursacht vor allem durch die anhaltend hohe Störungsanfälligkeit der Schieneninfrastruktur in Deutschland. Gleichzeitig stagnierte die Transportnachfrage in Europa, während die Bahnen ihre Preise in einem Ausmass erhöhten, das über den Kostensteigerungen im Strassentransport lag. Hinzu kam, dass unsere Tochtergesellschaft ERS, die im Seehafen-Hinterlandverkehr ab den deutschen Häfen tätig ist, erneut mit volatilen und schwächelnden Transportmengen konfrontiert war.

Dank gezielter Massnahmen wie der systematischen Optimierung der Zugauslastung, der Fokussierung auf verkehrsstarke Korridore und der Produktivitätssteigerung durch lange schwere Züge konnten wir den bereits 2023 eingeleiteten Turnaround erfolgreich fortsetzen. Die Stabilisierung der Transportmengen im alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz sowie die Anpassung der Kapazitäten im maritimen Verkehr ab Deutschland trugen dazu bei, dass Hupac das Geschäftsjahr 2024 mit einem – den Umständen entsprechend – zufriedenstellenden Ergebnis abschliessen kann.

Ein weiterer Meilenstein war die Entwicklung unserer neuen Unternehmensstrategie 2028, die im September verabschiedet und veröffentlicht wurde. Mit der

gezielten Fokussierung auf vier zentrale Korridore, in denen Hupac eine marktführende Rolle innehat oder anstrebt, setzen wir auf eine nachhaltige Weiterentwicklung unseres profitablen Geschäftsmodells.

Die Herausforderungen der kommenden Jahre sind beträchtlich, doch sie bieten auch Chancen:

- Die europäische Industriekonjunktur wird voraussichtlich weiter stagnieren. Hohe Energiepreise belasten insbesondere energieintensive Branchen wie die Chemie- und Metallindustrie und verstärken die Tendenzen zur De-Industrialisierung.
- Steigende Importe aus Übersee eröffnen neue Möglichkeiten im Landverkehr ab den Häfen Antwerpen und Rotterdam, wo Hupac bereits eine starke Marktposition hat.
- Wachstumsimpulse erwarten wir insbesondere in Spanien sowie in Ost- und Südosteuropa – Regionen, in denen unsere kleineren Korridore vielversprechendes Potenzial bieten.

Um unsere Wettbewerbsfähigkeit zu steigern, setzen wir auf strukturelle Massnahmen: längere und schwerere Züge, leistungsfähige Terminals und eine strategische Beschaffung im Bahnsektor. Hupac treibt zudem die Standardisierung und Automatisierung im intermodalen Verkehr voran, um Prozesse zu optimieren, die Wertschöpfungskette zu digitalisieren und die Produktivität nachhaltig zu steigern. Dabei stehen die enge Vernetzung von Kunden, Bahnen und Terminals sowie die Automatisierung der Terminals im Fokus. Gleichzeitig entwickeln wir die Wagentech-



nologie weiter – mit höheren Nutzlasten, lärmarmen Scheibenbremsen und On-Board-Sensoren zur vorausschauenden Wartung, um Stillstandzeiten zu minimieren und die Sicherheit zu erhöhen.

Angesichts der zunehmenden Rückverlagerung von Verkehr auf die Strasse möchten wir die Schweizer Politik für die aktuelle Entwicklung sensibilisieren. Vor allem die Infrastrukturengpässe in Deutschland bremsen die erfolgreiche Verlagerungspolitik spürbar aus: Die Zugausfälle haben sich verdreifacht und erreichen mittlerweile bis zu 24 %, während die durchschnittliche Verspätung pro Zug bei 15 Stunden liegt. Diese drastische Qualitätseinbusse führt bereits heute zu einer deutlichen Abwanderung zurück auf die Strasse. Hinzu kommen Kapazitätsengpässe und stark steigende Kosten – verursacht durch hohe Energiepreise und baustellenbedingte Umwegverkehre auf der Schiene –, die das System zusätzlich unter Druck setzen.

Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, ist auch die Verkehrspolitik der Schweiz gefordert. Es braucht im Verlagerungsbericht 2025 an das Parlament gezielte Massnahmen zur Stärkung der operativen Leistungsfähigkeit sowie finanzielle Instrumente, um das Preis-Leistungs-Verhältnis des Kombinierten Verkehrs gegenüber der Strasse wettbewerbsfähig zu halten. Erste Fortschritte sind sichtbar: Die Überweisung von Kommissionsmotionen durch das Parlament zur Mitfinanzierung des Vogesuntunnels (4-Meter-Korridor Antwerpen-Metz-Basel) und für zusätzliche Puffergleise nördlich und südlich der NEAT stellen wichtige Wei-

chen. Auch im neuen TEN-T-Korridor Nordsee-Rhein-Mittelmeer übernimmt die Schweiz Verantwortung und leistet ab diesem Jahr einen aktiven Beitrag zum Transportmanagement auf der europäischen Verkehrsinfrastruktur. Eine rechtzeitige Verlängerung der befristeten Betriebsbeiträge des Bundes zur Förderung des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs nach 2030 würde dazu beitragen, die Investitionen in den intermodalen Sektor in den kommenden Jahren zu verstetigen.

In Deutschland führt indes das Lobbying der privaten Güterbahnen bei der Bundesnetzagentur zu Überlegungen, den Umfang der Baustellentätigkeiten so zu begrenzen, dass DB InfraGO wieder eine koordinierte und verlässliche Planung gegenüber den Bahnen gewährleisten kann. Nun gilt es, auch die grossen Wirtschaftsverbände verstärkt einzubinden. Denn die europäische Industrie braucht eine verlässliche Logistik.

Moving together – gemeinsam mit Ihnen als Kunden, Aktionären, Partnern und Mitarbeitenden gestalten wir die Zukunft aktiv und nachhaltig. Ich freue mich auf die weitere Zusammenarbeit.

Hans-Jörg Bertschi
Präsident des Verwaltungsrats

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H. J. Bertschi'.

Vorwort

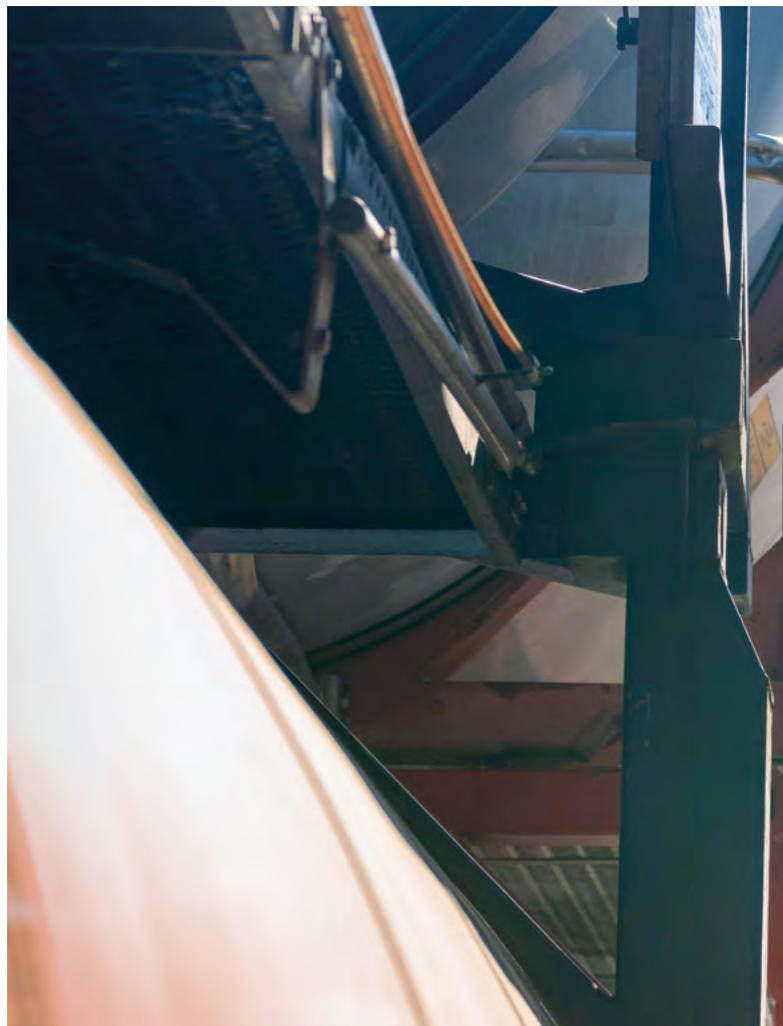
Resilienz als Erfolgsfaktor: Stabilität sichern, Chancen nutzen



Das Jahr 2024 war für die gesamte Logistikbranche ein Jahr voller Herausforderungen. Hohe Bahnkosten, unzureichende Netzqualität und zahlreiche Baustellen im deutschen Schienennetz stellten den Sektor vor erhebliche Belastungsproben. Doch gerade in solchen Zeiten zeigt sich die wahre Stärke unseres Unternehmens: Agilität, Teamgeist und der unermüdliche Wille, jeden Tag das Beste zu geben. Gemeinsam haben wir diese Herausforderungen gemeistert und gleichzeitig wichtige Erfolge erzielt.

Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen haben wir unser Netzwerk strategisch angepasst, Volumen in Schlüsselbereichen stabilisiert und damit die Basis für nachhaltiges Wachstum geschaffen. Die Bewältigung der lang geplanten Sperrung rund um die Baustelle in Rastatt im August, die erfolgreiche Integration neuer Volumina nach Spanien im September sowie die Inbetriebnahme unseres neuen SAP-Systems im Oktober sind nur einige Beispiele für die Meilensteine des vergangenen Jahres. Zudem haben wir mit den Projekten Thor und Neptun unsere strategischen Weichen für eine resiliente Zukunft gestellt und gemeinsam im Team Anstrengung zum Redesign unserer Wertschöpfungskette unternommen.

Mit besonderer Freude blicken wir auf die Fortschritte in der Entwicklung unserer intermodalen Infrastruktur. Die Vorbereitungen für die Terminals in Piacenza und Barcelona laufen auf Hochtouren, sodass wir Ende 2025 diese neuen Kapazitäten erfolgreich in Betrieb nehmen werden. Diese Projekte stehen exemplarisch für unsere langfristige Vision: den Kombinierten Verkehr weiter voranzubringen und nachhaltige Transportlösungen zu etablieren.



Ein herausragendes Beispiel für unsere Innovationskraft war der erfolgreiche Dieselshuttle über Frankreich im August 2024, der eindrucksvoll demonstriert hat, wie flexibel und widerstandsfähig der Kombinierte Verkehr sein kann. Diese Initiative war nicht nur ein starkes Signal an den Markt, sondern unterstrich auch unser Engagement, gemeinsam mit unseren Leistungspartnern flexible und tragfähige Lösungen im Interesse unserer Kunden zu erarbeiten.

Resilienz und Stabilität des Angebots stehen für Hupac an oberster Stelle. Investitionen in Widerstandsfähigkeit sind essenziell, um die Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs langfristig zu sichern. Seit Anfang 2025 führen wir einen Teil unserer Verkehre zwischen Belgien und Italien über Frankreich statt über Deutschland. Damit begegnen wir dem Risiko von Unregelmäßigkeiten und erhöhen die Zuverlässigkeit unserer Verkehre. Weitere Diversifizierungen für Umleitungsverkehre sind in Vorbereitung. Zu den operativen Massnahmen zählen Reservekompositionen, zusätzliche Lokführer und erweiterte Kapazitäten an Wochenenden, um den Rückstau ausgefallener Züge unter der Woche aufzufangen.

Mit der Strategie 2028 haben wir einen klaren Kompass, um Innovation, Nachhaltigkeit und operative Exzellenz weiter voranzutreiben. Die wachsende Nachfrage nach dekarbonisierten Lieferketten sowie die Impulse des EU Green Deal bieten uns neue Chancen, die wir entschlos-

sen nutzen werden. Die stärkere Zusammenarbeit mit dem Bahnunternehmen Lineas und die weitere Integration von Verkehren zwischen Belgien und Italien über den Leitungsweg via Frankreich sind dabei zentrale Elemente unserer Zukunftsstrategie.

Der vorliegende Jahresbericht gibt Einblicke in unsere Entwicklungen, Herausforderungen und Erfolge des vergangenen Jahres. Gleichzeitig zeigt er auf, wie wir uns für die Zukunft positionieren, um gemeinsam mit unseren Kunden und Partnern den Kombinierten Verkehr weiter zu stärken. Lassen Sie uns diesen Weg konsequent fortsetzen – mit Innovationsgeist, unternehmerischer Weitsicht und dem festen Willen, die Logistikbranche nachhaltig zu gestalten.

Wir danken allen Mitarbeitenden, Kunden und Partnern für ihr Vertrauen und ihre Zusammenarbeit im Jahr 2024 und blicken mit Zuversicht auf die kommenden Herausforderungen und Chancen.

Michail Stahlhut
CEO



Governance

Verantwortung und Integrität als Basis für nachhaltigen Erfolg

Seit über fünfzig Jahren setzt sich die Hupac Gruppe als führender Netzbetreiber im intermodalen Verkehr für innovative und zuverlässige Bahntransporte ein. Mit unserem Engagement leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsverlagerung und zum Schutz der Umwelt.

Transparenz und ein werteorientiertes Miteinander prägen unsere Unternehmenskultur. Ein effizientes System der Corporate Governance sorgt für eine verantwortungsvolle und nachhaltige Führung des Unternehmens.

2024 hat der Verwaltungsrat die Werte, die der Tätigkeit der Hupac Gruppe zugrunde liegen, neu formuliert und den neuen Verhaltenskodex verabschiedet.





Struktur

Unternehmen der Hupac Gruppe

Ende 2024 bestand die Hupac Gruppe unverändert aus 24 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, Italien, Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Spanien, Polen, Russland und China. Mit dieser Struktur erschliesst die in Chiasso ansässige Hupac AG verschiedene Märkte mit interessantem Wachstumspotenzial.

Erwähnenswert ist, dass die Hupac AG im Dezember ihre Beteiligung an der Terminal Singen TSG GmbH von 50% auf 75% erhöht hat. Ebenso wurde die Beteiligung an der bestehenden Tochtergesellschaft RTC Rail Terminal Chemelot BV auf 67,68% aufgestockt.

Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat der Hupac AG setzt sich aus neun 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 Deutsch-

land und Italien sind zwei wichtige geografische Märkte abgedeckt. In seiner aktuellen Zusammensetzung vertreten die Mitglieder des Verwaltungsrats gesamtstimmig mehr als zwei Drittel der Stimmrechte aller Aktionäre.

Der Verwaltungsrat der Hupac Intermodal AG und der Termini AG setzt sich per 31. Dezember 2024 teilweise aus Mitgliedern des Verwaltungsrats der Hupac AG zusammen. Die Verwaltungsräte der übrigen Gruppengesellschaften setzen sich hingegen mehrheitlich aus Mitgliedern der Geschäftsleitung der Muttergesellschaft zusammen, um die strategische und führungs-mässige Kontinuität in der Organisation zu gewährleisten.

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.

Hupac AG Chiasso
Muttergesellschaft - Asset Management

Michail Stahlhut, CEO
Benedetta Masciari, Deputy CEO

Hupac Intermodal AG
Chiasso

Netzwerkbetrieb
Terminalbetrieb



Hupac Intermodal Italia Srl
Busto Arsizio

Vertrieb



Hupac SpA
Busto Arsizio

Terminalbetrieb
Bahnbetrieb



ERS Railways GmbH
Hamburg

Netzwerkbetrieb



Hupac Intermodal NV
Rotterdam

Dienstleistungsunternehmen



Fidia SpA
Milano

Terminalbetrieb
Lagerhaltung



Hupac International Logistics (Shanghai) Co. Ltd
Shanghai

Netzwerkbetrieb



Combiconnect Köln Nord GmbH
Köln

Terminalbetrieb



Intermodal Express LLC
Moscow

Netzwerkbetrieb



Hupac Intermodal BV
Antwerp

Terminalbetrieb



Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o.
Brwinów

Terminalbetrieb



Kapitalstruktur

Die Hupac AG verfügte im Berichtsjahr über ein Aktienkapital von CHF 20 Mio. Rund 100 Aktionäre sind am Unternehmen beteiligt. 72% des Kapitals werden von Transport- und Logistikunternehmen aus der Schweiz, Deutschland, Italien, Frankreich, Belgien, Österreich

und den Niederlanden gehalten, 28% von Eisenbahnunternehmen. Diese Kapitalstruktur ermöglicht eine marktnahe Angebotsentwicklung, breites länderspezifisches Know-how und die Einbindung von neutralen leistungsstarken Partnern.

Verwaltungsrat der Hupac AG

Name	Jahr	Position	Land	Erstmalige Nominierung	Ablauf des Mandats
Dr. Hans-Jörg Bertschi	1957	Präsident seit 1993	Schweiz	1987	2025
Dr. Thomas Baumgartner	1954	Mitglied	Italien	1990	2025
Jörg Berner	1986	Mitglied	Schweiz	2023	2025
Bernhard Kunz	1957	Mitglied	Schweiz	2020	2025
Alexander Muhm	1977	Mitglied	Schweiz	2023	2025
Ing. Nicolas Perrin	1959	Mitglied	Schweiz	2008	2025
Nils Planzer	1971	Mitglied	Schweiz	2008	2025
Björn Schniederkötter	1976	Mitglied	Deutschland	2023	2025
Erich Staake	1953	Mitglied	Deutschland	2020	2025

Combiconnect Srl Milano

Terminalbetrieb



CIM Centro Interportuale Merci SpA Novara

Immobilienverwaltung



Termini AG Chiasso

Terminalbau
Immobilienverwaltung



Terminal Piacenza Intermodale Srl Piacenza

Terminalbetrieb



Piacenza Intermodale Srl Piacenza

Immobilienverwaltung



Termini SpA Busto Arsizio

Terminalbau
Immobilienverwaltung



Terminal Singen TSG GmbH Singen

Terminalbetrieb



Crosstec Srl Novara

Information Technology



Centro Intermodale SpA Milano

Terminalbau
Immobilienverwaltung



RTC Rail Terminal Chemelot BV Geleen

Terminalbetrieb



Hupac LLC Moscow

Flottenmanagement



Hupac Ibérica SL Barcelona

Terminalbau
Immobilienverwaltung



Beteiligungen

Wesentliche Minderheitsbeteiligungen

Hupac hält wesentliche Minderheitsbeteiligungen an verschiedenen Unternehmen im Tätigkeitsumfeld des Kombinierten Verkehrs. Dazu gehören die Kombi-Operateure Mercitalia Intermodal und RAlpin, die Terminalgesellschaft Combinant, die Eisenbahnverkehrsunternehmen SBB Cargo International und boxXpress, die Datenverarbeitungsdienstleister Cesar Information Services und DX Intermodal sowie die Terminalplanungsgesellschaften Terminal Alptransit (TerAlp) und Gateway Basel Nord.

Weitere Beteiligungen

Kleinere Beteiligungen hält Hupac bei den Terminalbetreibergesellschaften KTL Kombi-Terminal Ludwigs-hafen, DIT Duisburg Intermodal Terminal, RSC Rail Service Center (Rotterdam) und WienCont Container Terminal, an den Kombi-Operateuren Kombiverkehr und Logtainer und am Branchenverband UIRR.

Zertifizierungen

Das Qualitätsmanagementsystem der Hupac Gruppe ist nach ISO 9001:2015 zertifiziert. Darüber hinaus sind einige italienische Unternehmen nach ISO 45001 zertifiziert.

Für den Bereich Rollmaterial hat sich die Hupac AG bereits 2010 gemäss dem Memorandum of Under-

standing (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 2023 wurde das Unternehmen nach der neuen Verordnung 779/2019 mit Gültigkeit bis 2028 zertifiziert.



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, Cybervorfällen 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. Risiken werden 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.

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.

Im Rahmen des Sicherheitsmanagements verfolgt die Gruppe das Hauptziel, dass es zu keinen Ereignissen oder kritischen Zwischenfällen kommt, für die Hupac verantwortlich ist. 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.

Im Jahr 2024 wurden zahlreiche Audits der verschiedenen Managementsysteme durchgeführt, auch mit Unterstützung externer Spezialisten. Darüber hinaus wurden Verbesserungen vorgenommen, um das System insgesamt robuster und strukturierter 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.



Lagebericht

Herausforderungen und Chancen im Kombinierten Verkehr

2024 war erneut ein herausforderndes Jahr für den Kombinierten Verkehr. Die rückläufige Transportnachfrage in Europa, Preiserhöhungen im Bahnsystem und Qualitätsdefizite im deutschen Schienennetz setzten die Branche unter Druck.

Die Hupac Gruppe konnte die negativen Folgen dank systematischer Kostenkontrolle abfedern und das Verkehrsnetz aufrechterhalten. Strategische Investitionen – insbesondere in den Ausbau der Terminalkapazität – wurden trotz der schwierigen Rahmenbedingungen fortgeführt. Denn wir bei Hupac glauben an die Zukunft des umweltfreundlichen Kombinierten Verkehrs.





Verkehrsentwicklung

Das Jahr im Überblick

Im vergangenen Jahr beförderte die Hupac Gruppe rund 949.000 Strassensendungen bzw. 1.818.000 TEU im Kombinierten Verkehr Strasse/Schiene und im maritimen Hinterlandverkehr. Dies entspricht einem Rückgang von 2,6% bzw. 26.000 Sendungen gegenüber dem Vorjahr.

Im Kerngeschäft des transalpinen Verkehrs durch die Schweiz konnte Hupac das Volumen trotz der Kapazitätseinschränkungen im Gotthard-Basistunnel weitgehend stabil halten (-0,2%). Dagegen führten der Unterbruch der Strecke via Modane sowie Netzwerkanpassungen im Nordosten Italiens zu einem starken Rückgang der transalpinen Verkehre über Frankreich und Österreich. Der nicht-transalpine Verkehr mit den Märkten West-, Nordost- und Südosteuropa blieb mit einem leichten Minus von 1,2% weitgehend stabil.

Die rückläufige konjunkturelle Entwicklung prägte die Verkehrsentwicklung nachhaltig. Gleichzeitig stand das System Schiene vor zusätzlichen Herausforderungen. Steigende Energie- und Traktionskosten sowie die mangelhafte Instandhaltung und Baustellenplanung des deutschen Schienennetzes führten zu Kapazitätsengpässen, Verspätungen und Zugausfällen auf zahlreichen Korridoren.

Fokus auf Resilienz

Um die Resilienz und Stabilität des Angebots zu stärken, setzt Hupac gezielt auf proaktive Massnahmen. Ein wegweisendes Beispiel war die baustellenbedingte Vollsperrung der Rheintalbahn im August 2024: Hier initiierte Hupac eine deutsch-französisch-schweizerische Kooperation zur Einrichtung eines Diesel-Shuttles

durch das Elsass, der es ermöglichte, 20 Güterzüge pro Tag und Richtung um die Sperrung herumzuführen. Die Leistung wurde von SBB Cargo International und Captrain diskriminierungsfrei erbracht.

Neben der konjunkturbedingten Nachfrageschwäche bleibt der kritische Zustand der Schieneninfrastruktur – insbesondere in Deutschland – eine der grössten Herausforderungen für den Schienengüterverkehr. Die unzureichende Leistungsfähigkeit einer veralteten Infrastruktur beeinträchtigt die Zuverlässigkeit des gesamten Netzwerks.

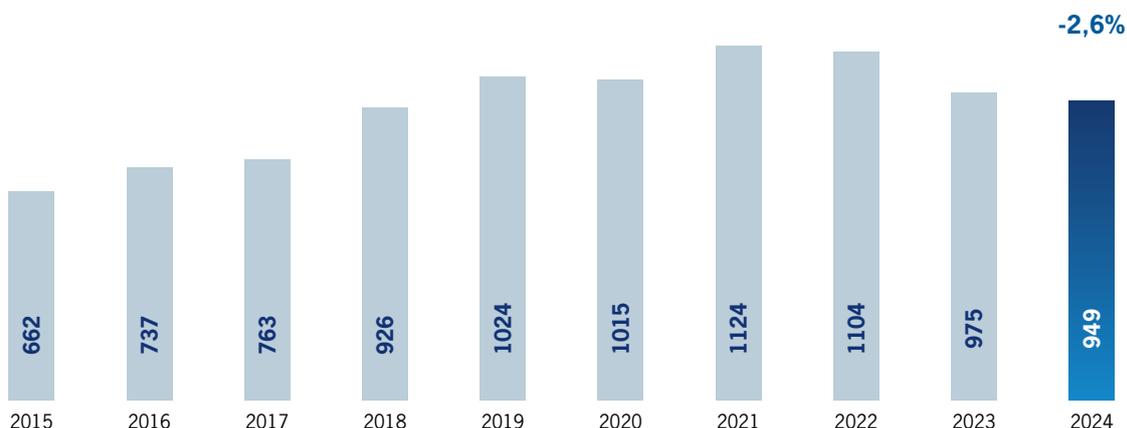
Die kürzlich abgeschlossene Sanierung der Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim hat jedoch gezeigt, dass eine güterverkehrsfreundliche Bauweise möglich ist. Entscheidende Erfolgsfaktoren dabei waren:

- Ausreichende Kapazität auf den Umleitungsstrecken, auch durch Reduzierung des Personenverkehrs mit Einrichtung von Schienenersatzverkehren
- Elektrifizierte Umleitungsstrecken mit minimalen Zusatzkilometern
- Gleiche Produktionsparameter für Güterzüge hinsichtlich Profil, Zuglänge und Zuggewicht
- Hochwertiger technischer Zustand der Umleitungsstrecken durch vorbeugende Wartung
- Keine parallel laufenden Grossbaustellen auf den jeweiligen internationalen Korridoren
- Ausreichende Vorbereitungszeit für die Bahnen, um betriebliche Anpassungen vorzunehmen.

Diese Massnahmen unterstreichen, dass ein leistungsfähiges Netzmanagement und eine vorausschauende Baustellenplanung entscheidend sind, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs langfristig zu sichern.

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 Metern oder ein schwerer Tankcontainer oder zwei leichte 20-Fuss-Container.



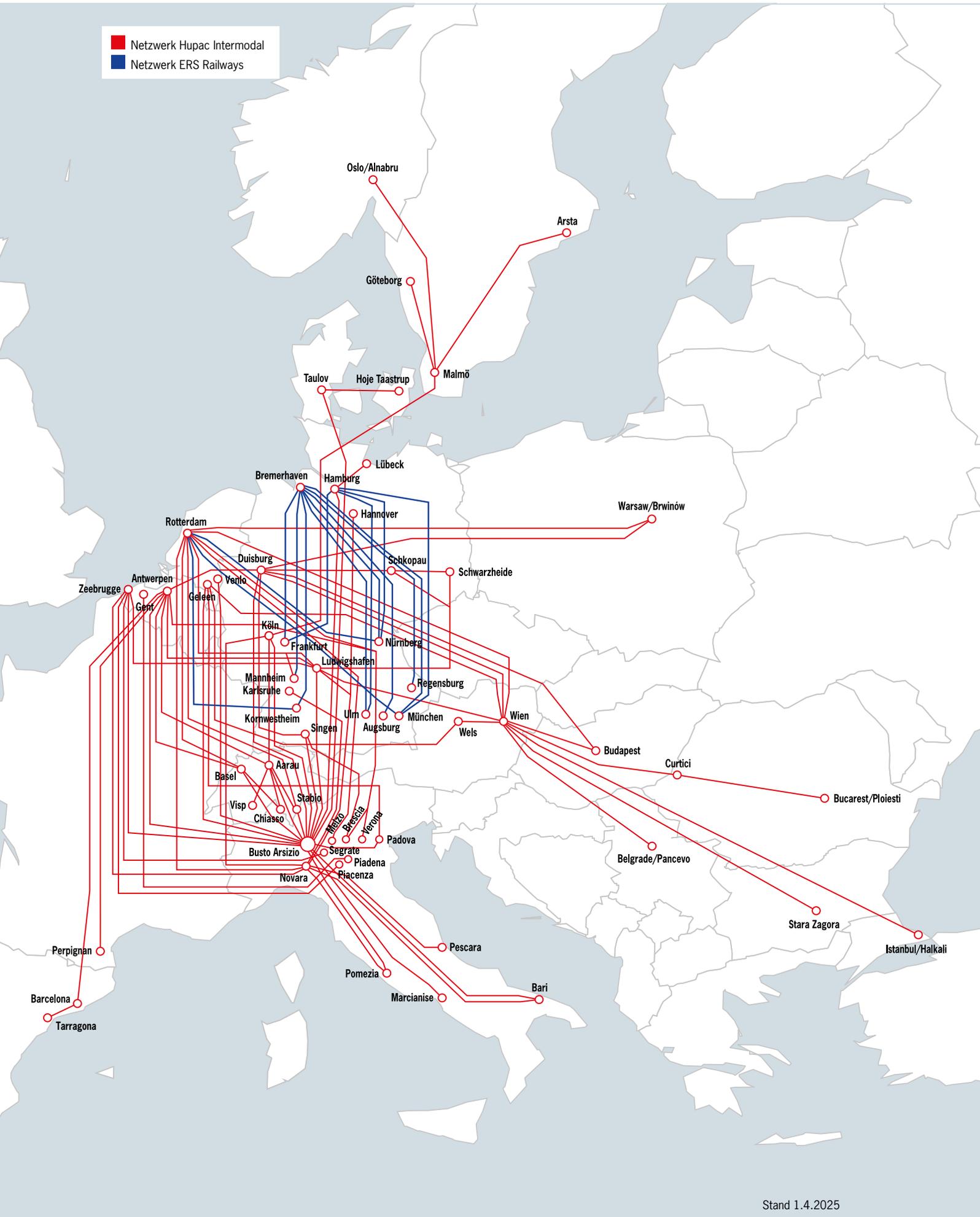
Verkehr nach Business Units

Strassensendungen	2024	2023	%
Shuttle Net	694.924	710.759	-2,2
Company Shuttle	109.152	106.010	3,0
Maritime Logistics	139.515	155.812	-10,5
Aussereuropäische Verkehre	5.669	2.139	165,0
Gesamt	949.260	974.720	-2,6

Verkehr nach Leitungswegen

Strassensendungen	2024	2023	%
Transalpin via Schweiz	536.335	537.618	-0,2
Transalpin via Österreich	19.055	34.971	-45,5
Transalpin via Frankreich	9	3.514	-99,7
Nicht-transalpin	393.861	398.617	-1,2
Gesamt	949.260	974.720	-2,6

- Netzwerk Hupac Intermodal
- Netzwerk ERS Railways



Stand 1.4.2025

Entwicklung der Business Units

Die Hupac Gruppe positioniert sich mit ihren Geschäftsfeldern Shuttle Net, Company Shuttle und Maritime gezielt für die unterschiedlichen Anforderungen der europäischen Logistik. Ergänzt wird dieses Portfolio durch den noch jungen, aber wachsenden Bereich der aussereuropäischen Verkehre.

Europaweites Netzwerk Shuttle Net

Mit dem Shuttle Net betreibt die Tochtergesellschaft Hupac Intermodal AG ein Netzwerk für den Kombinierten Verkehr zwischen rund 100 Terminals in ganz Europa. Kunden können entweder einzelne Stellplätze für ihre Ladeeinheiten buchen oder sich feste Slots als garantierte Transportkapazitäten auf den gewünschten Relationen sichern. Automatisierte Prozesse und digitale Sendungsverfolgung sind fester Bestandteil des Angebots.

Die rückläufige konjunkturelle Entwicklung in Kombination mit Qualitäts- und Kapazitätsengpässen hat das Geschäftsfeld Shuttle Net beeinflusst. Im vergangenen Jahr wurden rund 695.000 Strassensendungen auf der Schiene befördert – ein Rückgang von 2,2% gegenüber dem Vorjahr. Das aufkommensstärkste Segment "Transalpine Corridor" verzeichnete dabei einen geringfügigen Rückgang von 1,8%.

In den weiteren Relationen zeigte sich eine differenzierte Entwicklung:

- Das Segment North-East verzeichnete mit rund 38.500 Sendungen einen deutlichen Rückgang von 15,6%.
- Das Volumen im Bereich South-East blieb mit 49.900 Sendungen nahezu stabil (-0,4%).
- Das Segment South-West konnte mit 25.800 Sendungen ein erfreuliches Wachstum von 10,0% verzeichnen.

Diese Zahlen spiegeln die heterogenen Marktbedingungen wider, mit denen sich die intermodale Logistik derzeit konfrontiert sieht. Während geopolitische und wirtschaftliche Unsicherheiten in einigen Korridoren die Nachfrage dämpften, profitierten andere Relationen von einer stabilen oder steigenden Verkehrsleistung.

Company Shuttle: Lösungen für Kunden mit Grossvolumen

Positiv entwickelte sich das Geschäftsfeld Company Shuttle, das mit 109.000 Sendungen um 3,0% gegenüber dem Vorjahr zulegen konnte. Damit gelang es, einen Teil der Verkehrsverluste des Vorjahres wieder auszugleichen. Diese Entwicklung unterstreicht das anhaltende Interesse der Kunden an massgeschneiderten Transportlösungen und die zunehmende Bedeutung langfristiger Partnerschaften im intermodalen Verkehr.

Die Business Unit Company Shuttle betreut den Betrieb von Zügen des Kombinierten Verkehrs im Auftrag einzelner Transportunternehmen. Diese übernehmen das Auslastungsrisiko und übertragen die Organisation und den Betrieb der Verkehre an die Hupac Intermodal AG als Operateur. Der Schwerpunkt des Verkehrs liegt im alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz.

Maritime Logistics

Der maritime Hinterlandverkehr mit innerdeutschen Verbindungen ab den Seehäfen Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam blieb weiterhin von den Herausforderungen des deutschen Schienennetzes und der angespannten Situation an den Hinterlandterminals betroffen. Hinzu kam ein anhaltend schwaches Überseegeschäft, das zu einem erneuten Rückgang des Verkehrsvolumens führte.

Im vergangenen Jahr wurden 140.000 Strassensendungen bzw. 265.000 TEU transportiert – ein Rückgang von 10,5% im Vergleich zum Vorjahr. Trotz der schwierigen Marktbedingungen arbeitet die Business Unit Maritime Logistics, geführt von der Tochtergesellschaft ERS Railways GmbH, kontinuierlich an Lösungen zur Stabilisierung und Weiterentwicklung des Netzwerks. Strategische Anpassungen und Investitionen in digitale Prozesse sollen dazu beitragen, die Effizienz und Resilienz der maritimen Verkehre langfristig zu stärken.

Aussereuropäische Verkehre

Die Hupac Gruppe organisiert intermodale Transporte auf dem Landweg zwischen Europa und Fernost. Nach einem herausfordernden Vorjahr konnte sich der noch junge Geschäftsbereich im Jahr 2024 deutlich erholen und verzeichnete ein Transportvolumen von 5.700 Strassensendungen – ein beeindruckendes Wachstum von 165,0% gegenüber dem Vorjahr.

Massgeblich zu diesem Anstieg beigetragen hat das Segment Landbridge China, das aufgrund der anhaltenden Schifffahrtskrise im Roten Meer verstärkt nachgefragt wurde. Die Unsicherheiten im Seeverkehr führten zu einem starken Volumenzuwachs, da Unternehmen zunehmend auf den verlässlichen Landweg als Alternative setzen. Die Hupac Gruppe arbeitet daran, dieses Wachstum nachhaltig zu begleiten und das Angebot weiter auszubauen, um langfristige Perspektiven für den intermodalen Verkehr zwischen Europa und Asien zu schaffen.

Betriebliche Ressourcen

Eigenes Rollmaterial schafft Unabhängigkeit

Im Berichtsjahr passte Hupac ihre Wagenflotte der gesunkenen Transportnachfrage an. Rund 350 gemietete Wagenmodule wurden zurückgegeben. Investitionen in neues Rollmaterial wurden zurückgestellt und Auslieferungen zeitlich verschoben. Dennoch betreibt Hupac nach wie vor einen Wagenpool von beträchtlicher Grösse, um Qualitätsdefizite im Bahnbetrieb durch den Einsatz von Reservekompositionen auszugleichen und die Resilienz des Transportangebots zu erhöhen.

Ende 2024 verfügte die Hupac Gruppe über eine Wagenflotte von 8.292 Modulen. Dies entspricht einem Rückgang von 2,5% gegenüber dem Vorjahr. Der Anteil der gemieteten Wagen am gesamten Wagenpark ist weiter gesunken und beträgt 10,4%.

Die Wagenflotte der Hupac AG ist seit Ende 2015 vollständig lärmarm. Alle eigenen und gemieteten Wagen sind mit Scheibenbremsen oder K-Sohlen ausgerüstet.

Hupac befürwortet eine europäische Gesetzgebungspolitik, die den einzelnen Akteuren des intermodalen Verkehrs (Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen, für die Instandhaltung zuständige Stellen) spezifische Verantwortlichkeiten zuweist. Ziel ist es, bürokratische Hürden zu vermeiden, die die Leistungsfähigkeit beeinträchtigen könnten. Hupac setzt sich für die Einhaltung dieses Prinzips ein, sei es im Fall der Sattelaufleger in Dänemark oder in der Diskussion um die Wagenhalterhaftung in der Schweiz.

Nicht zuletzt ist unser fundiertes technisches Know-how hervorzuheben, von dem der gesamte intermodale Sektor profitiert. Ein grosser Teil der Entwicklung von Intermodalwagen – insbesondere Taschenwagen und Flachwagen wie der 48' – wurde von Hupac koor-

diniert und technisch mitgestaltet. Dies unterstreicht den Wert unserer Stimme in den internationalen Arbeitsgruppen, von den JNS- und AVV-Ausschüssen über die TSI-Arbeitsgruppen bis hin zu den technischen Kommissionen der Branche und den Dachverbänden.

Starke Präsenz im Terminalbereich

Die Hupac Gruppe betreibt zwölf Terminals in der Schweiz, in Italien, Deutschland, Belgien, den Niederlanden und Polen. Die folgende Aufstellung gibt eine Übersicht über die Terminalstandorte und die jeweiligen Betreibergesellschaften:

- Busto Arsizio-Gallarate, Pordenone (Hupac SpA)
- Piacenza (Terminal Piacenza Intermodale Srl)
- Novara (Combiconnect Srl)
- Aarau, Basel, Chiasso (Hupac Intermodal AG)
- Singen (Terminal Singen TSG GmbH)
- Köln (Combiconnect Köln Nord GmbH)
- Antwerpen (Hupac Intermodal BV)
- Geleen (RTC Rail Terminal Chemelot BV)
- Brwinów (Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o.)

Im Dezember 2024 hat die Hupac AG ihren Anteil an der Terminal Singen TSG GmbH von 50% auf 75% erhöht. DB Intermodal Services GmbH bleibt Partner für die restlichen 25%.

An verschiedenen weiteren Terminals hält Hupac Minderheitsbeteiligungen und engagiert sich auch auf diese Weise für einen effizienten und leistungsfähigen Terminalbetrieb. Die Terminals der Hupac Gruppe sind diskriminierungsfrei zugänglich und werden von rund einem Dutzend Operateuren genutzt.

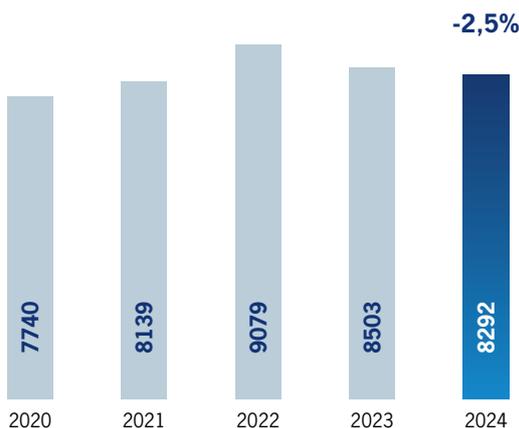
Zur Steuerung und Verwaltung ihrer Terminals setzt Hupac die Softwarelösungen GOAL (Global Oriented Application for Logistics) und WOLF (Web Oriented Logistics Framework) ein. Diese Software unterstützen jeden Schritt des Terminalprozesses und ermöglichen so die Schaffung einheitlicher Standards, die zentral optimiert und weiterentwickelt werden. Die Kunden profitieren von gesteigerter Effizienz, Zuverlässigkeit und Transparenz in der Abwicklung der Transportprozesse.

Das Terminalgeschäft der Hupac Gruppe entwickelte sich im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr rückläufig. Insgesamt wurden 927.000 Ladeeinheiten umgeschlagen, was einem Rückgang von 2,3% gegenüber dem Vorjahr entspricht.

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 die Kunden so gering wie möglich zu halten.

Rollmaterial

Wagenmodule



Dazu werden zusätzliche Ressourcen wie Bahnwagen und Traktionsmittel eingesetzt und eine intensive Koordination mit Bahn- und Terminalpartnern durchgeführt.

Trotz der gegenwärtigen rezessiven Phase hält Hupac an ihren Investitionen im Terminalbereich fest. Die Bauarbeiten am Terminal in La Llagosta (Barcelona) werden in Abstimmung mit dem spanischen Eisenbahninfrastrukturbetreiber ADIF fortgesetzt. Die Inbetriebnahme des neuen Terminals ist für die zweite Jahreshälfte 2025 vorgesehen. Der Betrieb des Terminals wird einem temporären Joint Venture übertragen, das sich aus der Tochtergesellschaft Hupac Ibérica und dem lokalen Partner TPNOVA im Verhältnis 80:20 zusammensetzt.

Weitere Terminalprojekte, die sich derzeit in der Analyse- und Entwicklungsphase befinden, betreffen die Standorte Piacenza, Novara, Mailand, Brescia, Basel und Istanbul. Im Berichtsjahr wurden insbesondere bei den Projekten in Piacenza und Duisburg wesentliche Fortschritte erzielt. Das Duisburg Gateway Terminal ist 2024 in Betrieb gegangen. Die Projektpartner sind Duisport, PSA, HTS und Hupac. Die Inbetriebnahme des erweiterten Terminals Piacenza ist für 2025 geplant.

Die Terminalprojekte Milano Smistamento und Brescia werden von der Terminal Alptransit Srl (TerAlp) unter Beteiligung von Mercitalia Logistics und Hupac geführt. Die Planungs- und Bauarbeiten schreiten planmässig voran.

Terminals



Führend in digitaler Innovation

Mit der digitalen Transformation der Geschäftsprozesse stärkt Hupac die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs. Im Fokus stehen kundenorientierte Prozesse, Datenintegration und Supply Chain Informationssysteme.

Ein Beispiel ist der WOLF Train Radar. Das Tool bietet Echtzeit-Zuglaufinformationen auf der Basis von Daten der Bahnpartner, der Terminals und der auf den Zügen installierten GPS-Einheiten. Über die Plattform WOLF Train Radar erhalten Kunden und Partner zuverlässige Prognosedaten über die Ankunftszeit der Züge und die voraussichtliche Abholzeit der Ladeeinheiten in den Terminals. Mit den Prognosedaten der Partner in der Logistikkette können alle Beteiligten ihre Planung anpassen und somit die Effizienz steigern. Der Service ist auch über EDI verfügbar. Über 90% der Kunden nutzen Train Radar täglich.

Auf der Terminalseite erweiterte Hupac das WOLF TOS (Terminal Operating System) zur Verbesserung der Terminalprozesse durch die Installation neuer Softwaremodule für das Terminalmanagement und die Planung und Optimierung des Terminalflusses im Terminal Novara.

Die europäische Datendrehscheibe KV4.0, die Hupac maßgeblich mitentwickelt hat, wurde 2023 von der Beteiligungsgesellschaft DX Intermodal in Betrieb genommen. Im Jahr 2024 wurden mehr als 20 Millionen Nachrichten über das System ausgetauscht. Die Drehscheibe basiert auf dem EDIGES-Standard und ermöglicht den Zugriff auf Fahrpläne, Buchungen, Terminalstatus, Zugläufe sowie Vor- und Nachläufe auf der Strasse. Der Datenaustausch erfolgt in Echtzeit und barrierefrei, jedoch immer innerhalb eines autorisierten Verteilerkreises. DXI ermöglicht auch den Austausch von Prognosedaten zwischen den beteiligten Partnern, wie z.B. die voraussichtliche Abholzeit, um die Transparenz in der Supply Chain zu erhöhen.

Hupac spielt seit Jahrzehnten eine führende Rolle bei der Entwicklung von Softwaretools und Schnittstellenstandards für den Kombinierten Verkehr und beteiligt sich aktiv an zahlreichen Projekten auf europäischer Ebene. Eines der jüngsten Beispiele ist das bis Anfang 2025 laufende Projekt EDICT – Enhanced Data Interoperability for Combined Transport. Hupac nimmt an dieser Initiative zusammen mit der UIRR, mehreren europäischen Partnern und über ihre Tochtergesellschaft DX Intermodal teil. Ziel des EDICT-Projekts ist es, die Interoperabilitätshindernisse bei den Nachrichten des Kombinierten Verkehrs im Zusammenhang mit den TAF-TSI-Vorschriften zu beseitigen und den Datenaustausch mit den Akteuren des Kombinierten Verkehrs Door-to-Door zu erleichtern.

Im Jahr 2024 wurde die ursprünglich von Hupac entwickelte Standardschnittstellensprache EDIGES unter Mitwirkung des EDIGES-Konsortiums weiterentwickelt, um neue Datenkategorien zu integrieren und die Interoperabilität in der Branche zu verbessern.

Parallel dazu hat Hupac ein ehrgeiziges strategisches Projekt zur Optimierung der Geschäftsprozesse und zur Verbesserung der Interaktion mit den Kunden gestartet, das den gesamten Prozess von der Buchung bis zur Rechnungsstellung umfasst. Ziel dieser Initiative ist es, das Betriebsmodell des Unternehmens zu transformieren, die interne Effizienz zu steigern und den Kunden ein reibungsloseres und intuitiveres Erlebnis zu bieten. Die Umsetzung des Projekts umfasst eine Reihe von Schlüsselmaßnahmen, darunter Reorganisation und Vereinfachung der internen Prozesse, Digitalisierung, Automatisierung und eine deutliche Verbesserung des Kundenerlebnisses.

Hupac setzt künstliche Intelligenz und maschinelles Lernen zur Verbesserung der Geschäftsprozesse ein. Im Berichtsjahr wurden Pilotprojekte zur Analyse von Zugabweichungsmustern und Auswirkungen von Zugausfällen auf unser Netzwerk ausgeweitet. Die gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Entwicklung von Prognosemodellen ein, um potenzielle Störungen proaktiv anzugehen, Verspätungen zu minimieren und unseren Kunden ein reibungsloseres Transportmanagement zu bieten.

Bahntraktion mit Partnern

Das Geschäftsmodell von Hupac Intermodal basiert auf dem Einkauf der Traktion für die gesamte Relation bei einem einzigen Vertragspartner, was einen einzigen Ansprechpartner garantiert. In Einzelfällen, wie z.B. beim Rangierbetrieb in den Terminals, kann es jedoch aufgrund lokaler Anforderungen zu Ausnahmen kommen.

Im Jahr 2024 arbeitete Hupac mit 20 verschiedenen Dienstleistern zusammen und vergab die Aufträge nach dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis. Die Schwierigkeiten mit der Schieneninfrastruktur, insbesondere in Deutschland, und die anhaltend hohe Inflation in Europa erschweren es jedoch, dieses Gleichgewicht zu halten oder zu verbessern.

Um diesen Herausforderungen zu begegnen, hat Hupac die neue Funktion "Strategic Rail Procurement" geschaffen mit dem Ziel, die Pünktlichkeit zu verbessern, die Resilienz der Verkehrskorridore zu erhöhen und die Betriebskosten zu stabilisieren.

Zu den Strategien gehören kontinuierliche Verbesserungszyklen in der Netzwerkplanung, die Optimierung der Zugproduktivität und eine stärkere digitale Integration mit den Bahnen. Mit dieser neuen Funktion will Hupac ihre Beschaffungsaktivitäten besser bündeln und koordinieren, um einen zuverlässigeren Service zu wettbewerbsfähigen Preisen zu gewährleisten.



Geschäftsentwicklung

Veränderungen des Konsolidierungskreises

Im Jahr 2024 hat sich der Konsolidierungskreis wie folgt verändert:

- Terminal Singen TSG GmbH als Tochtergesellschaft der Hupac AG (Anteil von 75%; Dezember 2024)

Finanzbericht

Nach einem wirtschaftlich schwierigen Jahr 2023 freut sich die Hupac Gruppe, für das Jahr 2024 ein positives Ergebnis bekannt geben zu können. Dies ist den bereits im Vorjahr eingeleiteten Spar- und Optimierungsmassnahmen zu verdanken.

Der Bruttogewinn beläuft sich auf CHF 139,3 Mio., was einer Marge von 22,2% auf den Nettoerlösen und einem Anstieg von 2,8% gegenüber der Vorjahresmarge. Die Entwicklung der Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen zeigt einen Rückgang um 3,4% auf CHF 626,4 Mio. Diese Entwicklung widerspiegelt einen Rückgang des Gesamtvolumens um 2,6% und einen gegenüber dem Euro weiter erstarkten Schweizer Franken mit deutlichen Schwankungen im Jahresverlauf.

Der überproportionale Rückgang der Gesteungskosten für Lieferungen und Leistungen reflektiert die eingeleiteten Optimierungsmassnahmen bei der Auslastung der Produktionskapazitäten sowie ein effizientes Beschaffungsmanagement.

Der Anteil der Abgeltungen für den Kombinierten Verkehr ist 2024 weiter gesunken, was massgeblich zum Rückgang der Position "Andere Erlöse" um CHF 1,4 Mio. gegenüber 2023 beigetragen hat.

Der Personalaufwand stieg um 6% auf CHF 57,9 Mio. Die Integration der Kosten von 20 Mitarbeitenden der Terminal Singen TSG (siehe Veränderung Konsolidierungskreis) und die Einstellung von 12 neuen Mitarbeitenden bei der Terminal Piacenza Intermodale Srl im Hinblick auf die Eröffnung des neuen Terminaltraktes sind die Hauptgründe für diesen Anstieg. Der verbleibende Teil ist auf Lohnerhöhungen zum Ausgleich der Inflation zurückzuführen. Per 31.12.2024 beschäftigte die Hupac Gruppe 735,3 Vollzeitstellen (+37,4 FTE).

Der übrige Betriebsaufwand blieb im Vergleich zum Vorjahr stabil und belief sich auf CHF 18,2 Mio.

Die Position Abschreibungen und Wertberichtigungen verzeichnete einen leichten Rückgang (-2,8%), während die Summe der Investitionen im Berichtsjahr auf CHF 42,8 Mio. anstieg (Vorjahr CHF 35,9 Mio.). Der Grossteil der Investitionen betraf die Anschaffung von Rollmaterial und die Fortsetzung der Bauarbeiten an den Terminals in Piacenza (Italien) und La Llagosta (Spanien).

Das ordentliche Betriebsergebnis vor Finanzposten beläuft sich auf CHF 15,6 Mio. (Vorjahr CHF 4,2 Mio.). Die Marge bezogen auf die Nettoerlöse beträgt 2,5%. Der EBITDA betrug CHF 60 Mio. und stieg um 3 Prozentpunkte auf 10% der Nettoerlöse.

Dank des guten Geldflusses aus Betriebstätigkeit konnte das Unternehmen im Berichtsjahr die geplanten Investitionen finanzieren und gleichzeitig die verzinsliche Verschuldung von CHF 127,4 Mio. im Vorjahr auf CHF 108,2 Mio. reduzieren. Die Verbesserung des EBITDA und die Reduktion der Finanzschulden wirkten sich positiv auf die Höhe der Covenants gegenüber den Banken aus.

Der Finanzertrag ist im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen, was hauptsächlich auf die Kontokorrente zurückzuführen ist, während der Finanzaufwand gesunken ist (-9%).

Die Entwicklung des Anteils der assoziierten Gesellschaften am Ergebnis ist weiterhin negativ und beläuft sich für das Berichtsjahr auf CHF -3,0 Mio. (CHF -3,4 Mio. im Jahr 2023). Dies spiegelt einerseits die schwierigen Marktbedingungen wider, in denen wir tätig sind, und ist andererseits im Kontext der Investitionsstrategie in Terminalunternehmen zu sehen, von denen sich einige in der Anlaufphase befanden.

Das Jahresergebnis vor Steuern beläuft sich auf CHF 13,7 Mio. (CHF -2,6 Mio. im Jahr 2023). Nach Steuern weist die Hupac Gruppe für das Jahr 2024 einen Gewinn von CHF 9,4 Mio. aus.

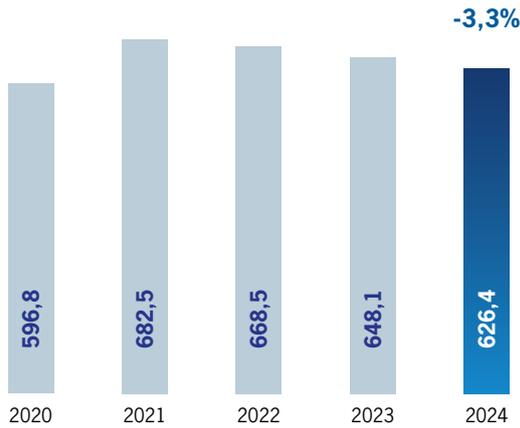
Beträge in 1000 CHF	2024	2023	%
Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen	626.391	648.092	-3,3
Andere Erlöse	42.001	43.443	-3,3
Gesteungskosten für Lieferungen und Leistungen	529.089	565.767	-6,5
Bruttogewinn	139.303	125.768	10,8
Jahresergebnis der Gruppe	9.442	-6.192	n/a
EBITDA	59.996	43.615	37,6

Die flüssigen Mittel bleiben mit CHF 108 Mio. zum 31.12.2024 konstant, bei einer Bilanzsumme von CHF 564,6 Mio. (2023: CHF 568,9 Mio.). Der Zahlungsfluss verlangsamt sich weiter und das Risiko der Zahlungsfähigkeit von Schuldern steigt.

Das Eigenkapital stieg von CHF 99,5 Mio. Ende 2023 auf CHF 108,1 Mio. Ende 2024. Die Eigenkapitalquote erholte sich um 2% und liegt bei 19,2%.

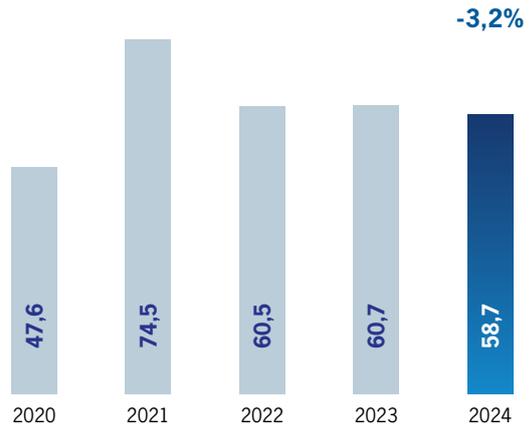
Jahresumsatz

Mio. CHF



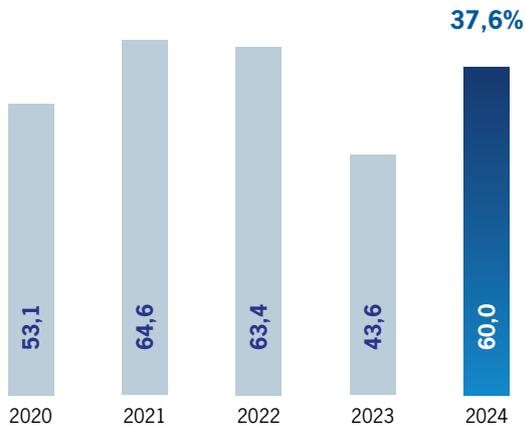
Operativer Cashflow

Mio. CHF



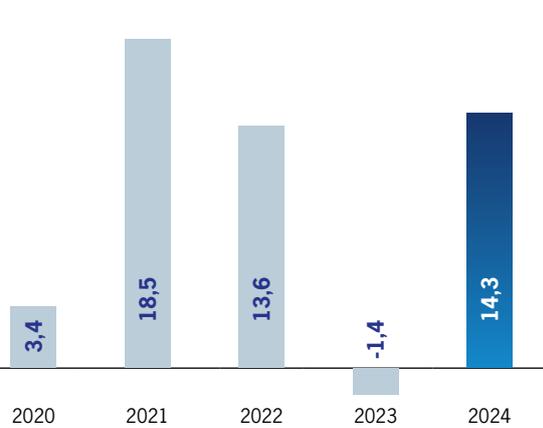
EBITDA

Mio. CHF



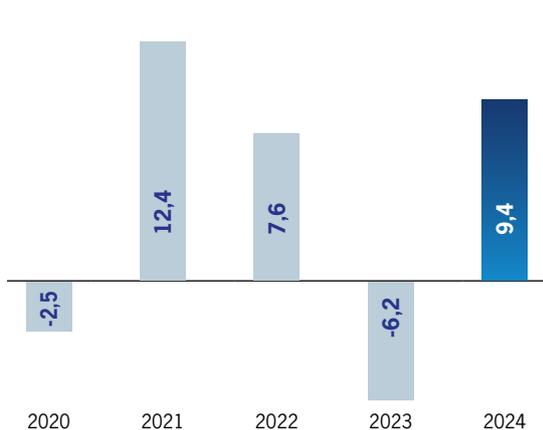
EBIT

Mio. CHF



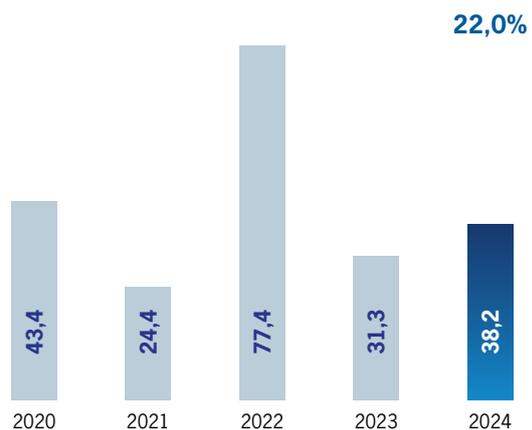
Jahresergebnis

Mio. CHF



Investitionen in Sachanlagen

Mio. CHF



Ausblick

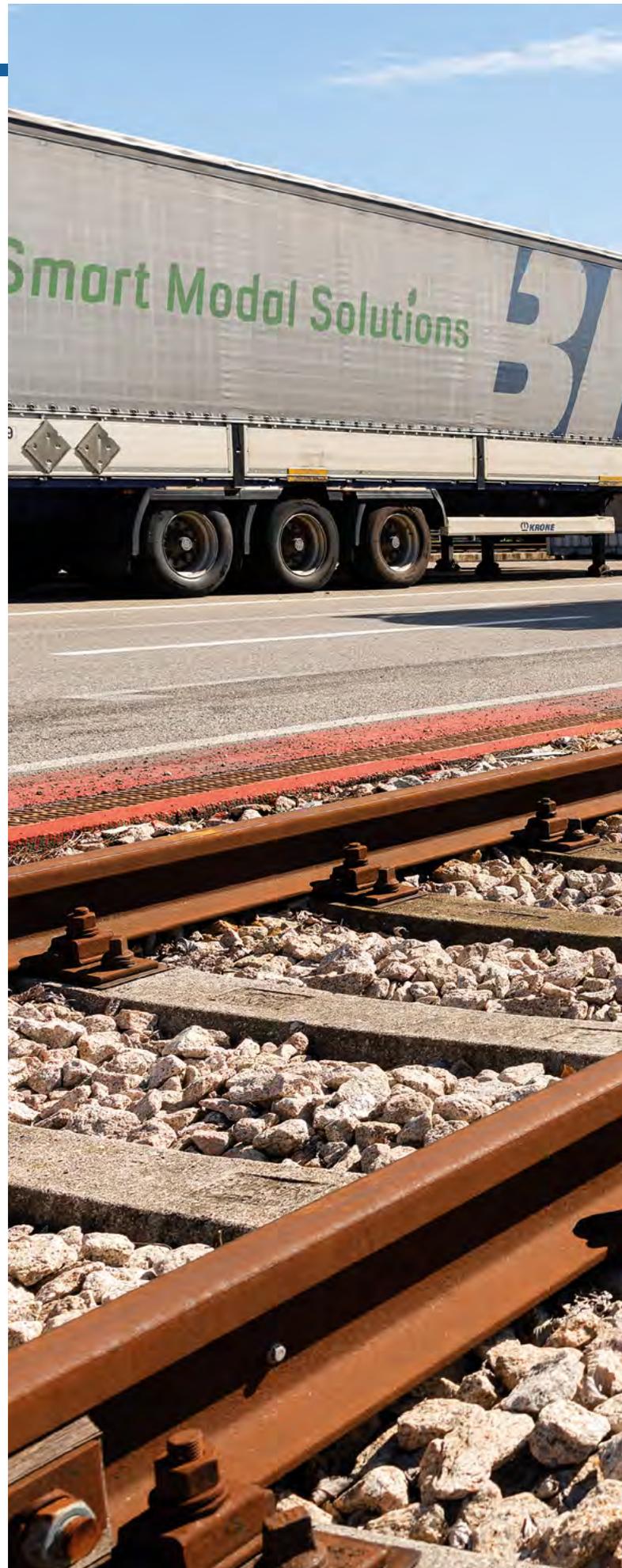
Positive Zukunftschancen

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. Das global zunehmende Bewusstsein für Nachhaltigkeit wird weiterhin und langfristig für günstige Rahmenbedingungen sorgen.

In der gegenwärtigen Situation mit grossen geopolitischen Unsicherheiten und dem schwachen Wirtschaftswachstum in Europa sehen wir einige Risiken. Eine grosse Unsicherheit stammt aus den wieder steigenden Inflationsraten, der anhaltenden Dynamik bei Rohstoffpreisen und weltweiten protektionistischen Massnahmen wie Schutzzöllen. Das resultierende Umschwenken auf eine restriktivere Geldpolitik und steigende Zinsen könnten das Weltwirtschaftswachstum weiter abbremsen.

Ein weiteres Risiko besteht in einer energie- und umweltpolitisch getriebenen fortschreitenden De-Industrialisierung Westeuropas mit substantiellen Verschiebungen der Produktionsstandorte und folglich der Logistikströme, was erhebliche Verwerfungen mit sich bringen dürfte. 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, dürfte weiterhin zentral bleiben. Es ist auch denkbar, dass die gegenwärtigen Veränderungen der globalen Logistik und Supply Chain als Folge geopolitischer Verwerfungen zu einer partiellen Rückverlagerung von Produktionsstätten nach Europa führen, was zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten bieten würde. Hupac ist weiterhin gut positioniert und vorbereitet, die sich präsentierenden Marktchancen zu nutzen.





Nachhaltigkeit

Gemeinsam für eine nachhaltige Zukunft

“Moving together” – unser Motto ist Programm. Wir verstehen Nachhaltigkeit nicht als statisches Ziel, sondern als dynamischen Prozess, der uns alle fordert und inspiriert. Im Fokus stehen dabei drei zentrale Dimensionen.

Umwelt und Klima: Wir bekennen uns zu einem aktiven Beitrag zur Energiewende und zum Klimaschutz. Dazu setzen wir auf innovative Technologien und kontinuierliche Optimierung unserer Prozesse.

Mitarbeiter: Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind das Herzstück unseres Unternehmens. Wir fördern ihre Gesundheit und Entwicklung und schaffen ein Arbeitsumfeld, das von Wertschätzung und Respekt geprägt ist.

Gesellschaft: Wir nehmen unsere Verantwortung für die Gesellschaft ernst und engagieren uns in vielfältigen Projekten für das Gemeinwohl.

Gemeinsam mit unseren Stakeholdern gestalten wir die Zukunft aktiv und nachhaltig.





Umwelt und Klima

Das Thema Treibhausgasemissionen rückt immer stärker in das öffentliche Bewusstsein. Auch die Verbraucher fordern zunehmend Produkte, die in dieser Hinsicht vorbildlich sind. Durch die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsträger können Unternehmen ihre indirekten Emissionen deutlich reduzieren. Dem Kombinierten Verkehr kommt dabei eine Schlüsselrolle zu.

Seit über 50 Jahren bietet Hupac ihren Kunden in Zusammenarbeit mit Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Terminalbetreibern, Rollmaterialherstellern und Unterhaltsbetrieben ein nachhaltiges, zuverlässiges und wettbewerbsfähiges intermodales Netzwerk. Wir setzen uns dafür ein, dass dieses von Natur aus umweltfreundliche System in Bezug auf Effizienz und Kosten mit traditionellen Alternativen vergleichbar und überlegen bleibt.

Die folgenden Abschnitte enthalten weitere Informationen dazu und erläutern, wie und warum wir etwas bewirken.

Schweizer Verlagerungspolitik: Massnahmen erforderlich

Eines der Hauptziele der Unternehmensstrategie der Hupac ist das Wachstum des Kombinierten Verkehrs im Alpen transit durch die Schweiz. Im Jahr 2024 bestätigte unser Unternehmen erneut seine Position als wichtiger Akteur im alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz und verzeichnete mit 536.335 Strassensendungen bzw. 10,4 Millionen Nettotonnen ein bedeutendes Volumen. Diese Zahl unterstreicht den wesentlichen Beitrag der Hupac zur schweizerischen

Verkehrspolitik, deren Ziel die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist.

Diesen Weg wollen wir konsequent fortsetzen. Gleichzeitig warnen wir vor den zunehmenden Belastungen, die den Kombinierten Verkehr in seiner Marktfähigkeit gefährden: Infrastruktureinschränkungen infolge umfangreicher Bauarbeiten, unzureichende Kapazitäten und Qualitätsmängel im internationalen Bahnnetz sowie stark steigende Kosten durch Energiepreise, Personalengpässe und Umleitungen setzen das System unter Druck.

Hupac begegnet diesen Herausforderungen mit einer Vielzahl von Massnahmen zur Stärkung der Resilienz und zur Steigerung der Produktivität. Doch auch die Verkehrspolitik ist gefordert, der bereits spürbaren Rückverlagerung auf die Strasse entschieden entgegenzuwirken – mit gezielten Massnahmen zur Unterstützung der operativen Leistungsfähigkeit sowie mit finanziellen Instrumenten zur Sicherung eines wettbewerbsfähigen Preis-Leistungs-Verhältnisses des Kombinierten Verkehrs gegenüber der Strasse.

CO₂- und Energieeinsparung

Unser Beitrag zum Klimaschutz zeigt sich in den erheblichen CO₂- und Energieeinsparungen, die wir Jahr für Jahr im Vergleich zum Strassentransport erzielen. Dies verdeutlicht die entscheidende Rolle des Kombinierten Verkehrs bei der Reduzierung der Umweltauswirkungen des Güterverkehrs.

Wir bemühen uns, den Verkehrsbetrieb so sorgfältig wie möglich zu steuern. Durch IT-Tools für die Netzko-



ordinierung können wir beispielsweise unsere Zugkapazitäten optimal nutzen und so zu einer höheren Energieeffizienz beitragen. Wo es möglich ist, verwenden wir Strom aus nachhaltigen Quellen und verringern so unsere Klimaauswirkungen weiter.

Im Jahr 2024 verursachte der Verkehr der Hupac Intermodal CO₂e-Emissionen im Umfang von 129.000 Tonnen. Gemäss Ecotransit bedeutet dies eine Einsparung von 89% oder 1,1 Millionen Tonnen CO₂e im Vergleich zum reinen Strassentransport. Der Schätzwert für den Gesamtverkehr der Hupac Gruppe – also inklusive der Volumen der Tochtergesellschaft ERS Railways, für welche kein entsprechendes Reporting vorliegt – beträgt 1,3 Millionen Tonnen CO₂e.

Auch der Energieverbrauch ist ein wichtiger und nicht zu vernachlässigender Indikator für die Klimabilanz des Kombinierten Verkehrs. Im Jahr 2024 sparte das Netzwerk der Hupac Intermodal 11,2 Milliarden Megajoule gegenüber dem Strassentransport ein. Der Reduktionseffekt beträgt 74% im Vergleich zum Strassentransport.

Für uns ist es wichtig, dass nicht nur der Transport der Güter, sondern alle Aktivitäten der Hupac umweltschonend und mit einem verantwortungsvollen und sorgfältigen Verbrauchsmanagement erfolgen. Unser Ziel ist es, Jahr für Jahr neue Initiativen zu ergreifen, um den Verbrauch kontinuierlich zu senken. Aus diesem Grund haben wir ein Projekt zur Überwachung des Verbrauchs und der Emissionen gestartet, die durch die Aktivitäten des Unternehmens und der Terminals entstehen.

Terminal Milano Smistamento

Der Terminal Milano Smistamento auf einer Fläche von rund 240.000 m² ist das Ergebnis einer Partnerschaft zwischen Hupac und der italienischen FS-Gruppe. Die Anlage befindet sich im fortgeschrittenen Bauzustand.

Mit der Realisierung dieses hochmodernen Hubs können jährlich rund 150.000 Lkw-Sendungen auf die Schiene verladen werden; ein beträchtlicher Teil davon ist für den Nordalpenraum bestimmt.

Bei dem Bau neuer Infrastrukturen setzen wir uns dafür ein, dass die vorgesehenen Ausgleichsmassnahmen einen maximalen Nutzen für Natur und Gesellschaft bringen. Die Errichtung des Terminal Milano Smistamento erfolgt beispielsweise als Umnutzung eines brachliegenden Industriegeländes, welches umfangreiche Bodensanierungsarbeiten erforderte. 2023 wurde mit dem Bau von Laminarwasserbecken, Pflanzenkläranlagen und Regenwasserversickerungsbecken begonnen. Die Becken fungieren dank verschiedener naturnaher Massnahmen wie der Bepflanzung mit Weiden, Stecklingen und Wasserpflanzen sowie der Schaffung von schwimmenden Inseln als lebende Ökosysteme. An den Ufern der Becken wurden Bäume und Sträucher gepflanzt; in der unmittelbaren Umgebung ist eine Blumenwiese geplant. Ebenfalls neu angelegt wurde der Park Tregarezzo (ca. 8.300 m²). Die Anlage besteht aus Grünflächen und Flächen mit Bäumen und Sträuchern und wird von einem Rad- und Fussweg durchquert, der sie mit einem bestehenden Park verbindet.

Leise Güterwagen

Im Interesse der Umwelt und des Schutzes der Bevölkerung ist die gesamte Wagenflotte der Hupac gemäss den gesetzlichen Vorschriften lärmsaniert. Alle Wagen sind mit Bremsen aus einem lärmarmen Kunstharz-Verbundstoff ausgerüstet. Darüber hinaus werden neue Wagen vorzugsweise mit Scheibenbremsen beschafft, einem Bremssystem, das die Lärmemissionen weiter reduziert. Ende 2024 verfügte die Hupac Flotte über 816 Wagenmodule mit Scheibenbremssystemen, rund 150 Module mehr als im Vorjahr. Der Anteil der mit Scheibenbremsen ausgerüsteten Wagenmodule an der Gesamtzahl der Wagenmodule beträgt 11%.

Umwelleistungen 2024 der Hupac Intermodal

	 Einsparung	 Reiner Strassenverkehr	 Verkehr der Hupac Intermodal
Emissionen CO₂e Tonnen in 1000	1.099 89% weniger CO ₂ e	1.228	129
Energieverbrauch Mia. Megajoule	11,2 74% weniger Energie	15,2	4,0

Quelle: www.ecotransit.org

Für die Tochtergesellschaft ERS Railways liegt kein entsprechendes Reporting vor.

Unsere Mitarbeitende

Im Jahr 2024 beschäftigte die Hupac Gruppe durchschnittlich 722 Mitarbeitende. In Vollzeitstellen umgerechnet waren dies 704,2, was einer Zunahme von 1,7% gegenüber 2023 entspricht.

Am 31. Dezember 2024 waren es 735,3 Vollzeitäquivalente, das entspricht einer Zunahme von 5,4% gegenüber dem Vorjahr. Die Steigerung um 37,4 Mitarbeitende ist im Wesentlichen auf zwei Faktoren zurückzuführen: die Übernahme weiterer Anteile an der Terminal Singen TSG GmbH ab Dezember 2024, die damit in den Konsolidierungskreis aufgenommen wird, und die Einstellung von rund zehn Mitarbeitenden im Hinblick auf die Inbetriebnahme des neuen Terminaltrakts in Piacenza.

Die Zahl der Mitarbeitenden steigt von Jahr zu Jahr: Im Vergleich zum Jahr 2020 beträgt die Zunahme 30,6% des Personalbestands (Vollzeitäquivalente). Diese Zahlen sind ein deutliches Zeichen für die Solidität und das organische und nicht-organische Wachstum der Hupac Gruppe.

Das Wohlergehen der Mitarbeitenden hat für Hupac Priorität. Wir setzen uns für ein kooperatives und integratives Arbeitsumfeld ein, in dem sich jeder beruflich weiterentwickeln kann und sich wertgeschätzt fühlt. Zu diesem Zweck wenden wir Richtlinien und Verfahren an, die eine faire Anstellungspraxis, Aufstiegsmöglichkeiten und eine kontinuierliche Weiterbildung für alle Mitarbeitenden gewährleisten. Die Sicherheit am Arbeitsplatz ist ein grundlegender Aspekt: Durch spezielle Richtlinien, klare Verhaltensregeln und spezifische Schulungsprogramme arbeiten wir kontinuierlich daran, das Wohlergehen jedes Mitglieds unseres Teams zu schützen und zu fördern.

In den letzten Jahren ist die Fluktuationsrate in unserem Unternehmen relativ stabil geblieben, was auf ein solides Arbeitsumfeld und ein effizientes Personalmanagement hinweist. Im Jahr 2024 lag die Fluktuationsrate bei rund 9%, was einem Rückgang von 2% gegen-

über dem Vorjahr entspricht und die Kontinuität und Stabilität unseres Teams bestätigt. Wir wissen, dass eine gewisse Fluktuation physiologisch ist und Erneuerung und Innovation fördern kann. Aus diesem Grund überwachen wir diesen Indikator ständig und setzen Strategien ein, um die Mitarbeiterbindung zu verbessern und unser Unternehmen zu einem attraktiven und anregenden Arbeitsplatz zu machen.

Faire und inklusive Arbeitsumgebung

Unser Unternehmen basiert auf den Grundsätzen der Fairness und Chancengleichheit und garantiert allen Mitarbeitenden gleiche Zugangs- und Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb der Organisation. Wir setzen uns täglich dafür ein, eine Unternehmenskultur zu schaffen, die auf Respekt, Fairness und der Anerkennung des Wertes jedes Einzelnen basiert.

Die Hupac Gruppe wird immer internationaler: Unsere Mitarbeitenden repräsentieren 32 verschiedene Nationalitäten. Um die Integration und Zusammenarbeit zu fördern, investiert Hupac in die Entwicklung der interkulturellen Kompetenzen ihrer Mitarbeitenden durch Sprachkurse, Auslandsaufenthalte und spezifische Schulungen

Hinsichtlich der Geschlechterdiversität liegt der Frauenanteil in der Hupac Gruppe im Jahr 2024 bei rund 19%, wobei die Unterschiede zwischen den einzelnen Unternehmen beträchtlich sind. Der in der Schweiz ansässige Kombi-Operateur Hupac Intermodal verzeichnet einen stabilen Frauenanteil von 26%. Anders sieht es beim Terminalbetreiber Hupac SpA mit Sitz in Busto Arsizio und Pordenone aus, wo der Frauenanteil unverändert bei 9% liegt. Unter den einzelnen Unternehmen zeichnet sich ERS Railways aus Hamburg durch eine nahezu ausgeglichene Geschlechterverteilung aus: Der Anteil der weiblichen Mitarbeiterinnen liegt mit 47% leicht unter dem Vorjahreswert von 50%.

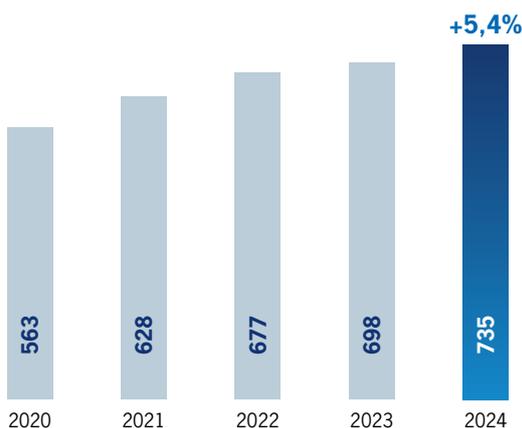
Weiterbildung

Für Hupac ist es nicht nur wichtig, in Ressourcen zu investieren, um Talente anzuziehen, sondern vor allem auch, um sie zu halten, indem sie Bedingungen der Stabilität und des Vertrauens schafft und die individuelle Entwicklung fördert. Weiterbildung spielt dabei eine zentrale Rolle: Hupac Intermodal organisiert Fremdsprachenkurse, Kurse zu IT-Anwendungen und administrativen Prozessen, Kurse zur Marktentwicklung und vieles mehr. Im Jahr 2024 wurden auf Konzernebene insgesamt 8.912 Stunden für Schulungen aufgewendet, was einem leichten Anstieg gegenüber dem Vorjahr (8.890 Stunden) entspricht.

Im Rahmen unseres Führungskräfteentwicklungsprogramms für das obere und mittlere Management bieten wir gezielte Kurse zur Stärkung der Soft Skills an, die

Mitarbeitende

Volzeitstellen



für eine effektive Personal- und Prozessführung unerlässlich sind. Diese Schulungen tragen auch dazu bei, die Anpassungsfähigkeit an die Herausforderungen eines sich ständig wandelnden Arbeitsumfelds zu verbessern.

Für neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden strukturierte Einführungsprogramme organisiert, die je nach Funktion zwischen einigen Tagen und mehreren Monaten dauern. Diese Programme bieten eine wertvolle Gelegenheit, sich mit der Unternehmenskultur vertraut zu machen und sich in den Bereich des intermodalen Verkehrs einzuarbeiten.

Im Berichtsjahr nahmen 15 Mitarbeitende von Hupac Intermodal an Trainee- und Job-Rotation-Programmen mit Aufhalten in Niederlassungen und Tochtergesellschaften teil.

Hupac legt grossen Wert auf ihre regionale Verankerung und arbeitet deshalb aktiv mit den Tessiner Universitäten zusammen, um jungen Menschen eine Perspektive zu bieten. Im Jahr 2024 hat die Hupac Intermodal am “Progetto in azienda” des Bachelor of Science SUPSI in Betriebswirtschaft teilgenommen und drei Studierende aufgenommen. Im Rahmen dieser Erfahrung hatten die jungen Leute die Möglichkeit, ihre Kenntnisse im Rechnungswesen am Modell von Terminalgesellschaften zu vertiefen.

Wir glauben, dass der Austausch mit den Ideen und Perspektiven der neuen Generationen eine wertvolle und anregende Gelegenheit ist. Im vergangenen Jahr hatten 33 junge Menschen und Studierende die Möglichkeit, ein Praktikum unterschiedlicher Dauer in unserem Unternehmen zu absolvieren. Dies war ein wichtiger Schritt, um die Herausforderungen und Karrieremöglichkeiten in einem nachhaltigen Sektor wie dem Kombinierten Verkehr kennen zu lernen. Es werden verschiedene Arten von Praktika angeboten, darunter Hochschulpraktika, mittelfristige Praktika, Sommerpraktika und Praktika zur Berufsorientierung oder zur Vorbereitung auf die Berufsreifeprüfung.

Die Teilnahme von Hupac an der von der SUPSI organisierten “Notte Bianca delle Carriere” (Weisse Nacht der Karrieren), einer Veranstaltung, die zum Ziel hat, Studierende mit lokalen Unternehmen in Kontakt zu bringen, bot eine wertvolle Gelegenheit, um wahrgenommen zu werden.

Unsere Zusammenarbeit mit Universitäten beschränkt sich nicht nur auf das Tessin und die Schweiz, sondern erstreckt sich auch auf andere Länder. Ein Beispiel dafür ist die Partnerschaft mit der Technischen Universität Berlin (TU Berlin), die für die Forschung und Entwicklung modernster technischer Lösungen für das Management und die Entwicklung unserer Flotte in Bezug auf Wartung, Effizienzsteigerung und Prozessautomatisierung ins Leben gerufen wurde.

Gesundheitsschutz und Sicherheit

Bei Hupac hat die Gesundheit und Sicherheit unserer Mitarbeitenden oberste Priorität. In diesem Bereich sind wir an mehreren Fronten aktiv: Eine klare Gesundheits- und Sicherheitsmanagementpolitik, engagierte Mitarbeitende und Benchmarks tragen zu einem verantwortungsvollen Umgang mit diesem Thema bei. Darüber hinaus fördern wir eine Sicherheitskultur durch Sensibilisierung und Kommunikation über Risiken und Best Practices.

Wir überwachen kontinuierlich die Sicherheitsbedingungen am Arbeitsplatz und ergreifen umgehend Massnahmen, um Gefahrensituationen zu beseitigen. Wir setzen modernste Anlagen und Geräte ein und fördern die strikte Einhaltung von Massnahmen und Vorschriften.

Weiterhin führen wir Gesundheits- und Sicherheitsschulungen durch. Zu den Themen, die in den Kursen behandelt werden, gehören z.B. allgemeine Anweisungen für die Sicherheit am Arbeitsplatz, Erste Hilfe, Umgang mit und Behandlung von Gefahrgut, Massnahmen zur Brandbekämpfung und vieles mehr.

Zur Überprüfung der Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen am Standort Hupac Chiasso wurde die Luftqualität (Indoor Air Quality – IAQ) gemessen, um die Gesundheit der Mitarbeitenden zu schützen und das Risiko des “Sick Building Syndroms” auszuschliessen. Die Ergebnisse bestätigten Werte innerhalb der empfohlenen Grenzwerte sowie eine angemessene Belüftung der Räumlichkeiten.

Die tägliche Lärmbelastung wurde ebenfalls gemessen. Dabei wurde festgestellt, dass sie in bestimmten Umgebungen und unter bestimmten Umständen über den empfohlenen Werten liegt und potenziell störende oder stressverursachende Auswirkungen haben könnte. Daher ist eine interne Schulung geplant, um das Bewusstsein der Mitarbeitenden zu schärfen und Stressfaktoren im Büro zu reduzieren.

Im Jahr 2024 wurden 16 Arbeitsunfälle registriert, 6 weniger als im Vorjahr (2023: 22 Fälle). Die auf die Gesamtzahl der Beschäftigten umgerechnete Arbeitsunfallquote lag damit bei 2% und damit unter der Quote von 3% im Jahr 2023. Dieses Ergebnis unterstreicht die Fortschritte bei der Umsetzung von Präventions- und Schutzmassnahmen.

Die Zahl der registrierten Krankheitstage stieg von 5.911 im Jahr 2023 auf 7.851 im Jahr 2024, was einen Anstieg der Krankheitsquote (bezogen auf die Gesamtzahl der Beschäftigten) von 8,4% auf 11% bedeutet. Dieser Anstieg unterstreicht die Notwendigkeit, das Problem weiter zu untersuchen, die Ursachen zu ermitteln und Strategien zu entwickeln, die das Wohlbefinden der Arbeitnehmer verbessern und die Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit verringern.

Institutionen und Gemeinschaft

Institutionen und Gemeinschaft

Hupac spielt eine Schlüsselrolle bei der Förderung der nationalen Politik zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Dabei pflegen wir eine konstruktive und transparente Zusammenarbeit mit den schweizerischen und europäischen Institutionen. Unsere langjährige Erfahrung wird geschätzt und aktiv nachgefragt, etwa bei der Gestaltung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen. Wir sind Mitglied in zahlreichen Branchenverbänden und Arbeitsgruppen, die sich für die Weiterentwicklung unseres Sektors einsetzen.

Wir engagieren uns dafür, ein verantwortungsbewusster Akteur an unseren Standorten zu sein, indem wir die positiven Auswirkungen unserer Präsenz maximieren und mögliche negative externe Effekte minimieren. Ein Teil der von uns geschaffenen Wertschöpfung kommt unseren Mitarbeitenden sowie

öffentlichen Institutionen zugute. Zudem leisten wir durch verschiedene Projekte einen Beitrag zur Förderung der lokalen Wirtschaft und Gemeinschaft.

Öffentliche Finanzierungshilfen (Schweiz)

Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist ein wesentlicher Bestandteil unseres Unternehmensauftrags. Die Schweizer Regierung unterstützt die Verkehrsverlagerung mit zahlreichen Massnahmen. So tragen zum Beispiel die Einnahmen aus der Mineralölsteuer zur Finanzierung der Terminalinfrastruktur bei. Zudem unterstützt der Bund die Operateure des alpenquerenden Kombinierten Verkehrs auf der Grundlage verschiedener gesetzlicher Gesetzesgrundlagen finanziell, da eine vollständige Kostendeckung durch Markterlöse allein nicht möglich ist.

Rückzahlungen und Zinsendienst öffentlicher Finanzierungshilfen: indicative Cashflow-Belastungen pro Jahr

Beträge in 1000 CHF

Jahre	2024	2025-2027	2028-2031	2032-2035	2036-2041	2024-2041 Total
Darlehensrückzahlungen	3.531	2.488 – 3.531	2.108 – 2.488	1.551 - 1.551	65 - 1.470	30.651
Zinsen	89	23 - 64	0 - 16			244
Total	3.620	2.511 – 3.595	2.108 - 2.504	1.551 - 1.551	65 - 1.470	30.895



Für zahlreiche Investitionsprojekte in Terminalinfrastrukturen der Termini AG, Termini SpA und Hupac Intermodal BV 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.

Weitere Terminalprojekte an den Standorten Brescia, Piacenza, Milano Smistamento und Basel Nord sind in Planung oder in der Umsetzung.

Hupac muss einen beträchtlichen Teil der erhaltenen Fördermittel zurückzahlen, nämlich CHF 30,7 Mio. von 2024 bis 2041. Im selben Zeitraum sind Zinsen an den Bund in Höhe von rund CHF 0,2 Mio. veranschlagt.

Mehrwertverteilung

Die Verteilung der Wertschöpfung zeigt den Beitrag des Unternehmens über das wirtschaftliche Ergebnis hinaus. Sie zeigt, wie es die Interessen interner und externer Stakeholder einbezieht und sich so in einem Kontext des gemeinsamen Handelns positioniert.

Nach einem Jahr 2023, in dem infolge des negativen Ergebnisses Unternehmensressourcen beansprucht wurden, wird im laufenden Jahr wieder ein Mehrwert von 11% erwirtschaftet. Davon entfallen 81% auf Löhne und Gehälter und 6% auf Steuern. Die Ausschüttung an die Aktionäre bleibt mit 2% stabil.

Unterstützung lokaler Gemeinschaften

Hupac engagiert sich für die Entwicklung der lokalen Gemeinschaften. Jedes Jahr erhalten wir zahlreiche Anfragen für Spenden und Sponsoring aus den Gemeinden, in denen wir tätig sind. Auch im Jahr 2024 konnten wir einige Projekte und Vereine unterstützen.

Verteilung der Wertschöpfung⁽¹⁾ der Hupac Gruppe

Beträge in 1000 CHF

	2024	%	2023	%	2022	%
Unternehmen	7.842	11%	-7.032	-14%	6.007	9%
Aktionäre	1.600	2%	840	2%	1.592	2%
Mitarbeitende	57.882	81%	54.594	105%	53.855	81%
Institutionen	4.518	6%	3.598	7%	4.993	8%

⁽¹⁾ Wertschöpfung: Der durch die Tätigkeit eines Unternehmens geschaffene Wert; die Differenz zwischen dem Endwert der produzierten Waren und Dienstleistungen und dem Wert der für den Einsatz im Produktionsprozess erworbenen Waren und Dienstleistungen.

NB. Der Wert der Vorjahresausschüttung an die Aktionäre wird rückwirkend entsprechend der tatsächlichen Auszahlung angepasst.



Jahresrechnung

Die Konzernrechnung der Hupac Gruppe

Auf den folgenden Seiten finden Sie die konsolidierte Erfolgsrechnung, die konsolidierte Bilanz und die konsolidierte Geldflussrechnung der Hupac Gruppe.

Im Anhang erläutern wir die Grundsätze für die Konzernrechnungslegung und geben detailliert Auskunft über den Konsolidierungskreis.

Der Konzerneigenkapitalnachweis und der Bericht der Revisionsstelle schliessen unsere Finanzberichterstattung ab.





Jahresrechnung

Konsolidierte Erfolgsrechnung

Beträge in 1 000 CHF	2024	2023
Nettoerlöse aus Lieferungen und Leistungen	626 391	648 092
Andere Erlöse	42 001	43 443
Gestehungskosten für Lieferungen und Leistungen	-529 089	-565 767
Bruttogewinn	139 303	125 768
Personalaufwand	-57 882	-54 594
Übriger betrieblicher Aufwand	-18 166	-18 008
Abschreibungen und Wertberichtigungen	-47 633	-48 994
Ordentliches Betriebsergebnis vor Finanzpositionen	15 622	4 172
Finanzertrag	2 107	1 466
Dividendenertrag	518	1 030
Finanzaufwand	-2 423	-2 670
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	-2 957	-3 354
Währungsdifferenzen	-636	-3 599
Ordentliches Betriebsergebnis	12 231	-2 955
Betriebsfremder Ertrag	548	445
Betriebsfremder Aufwand	-57	-9
Ausserordentlicher Ertrag	1 060	1 888
Gewinn aus Veräusserung von Anlagevermögen	670	158
Gewinn aus Beteiligungen	33	91
Ausserordentlicher Aufwand	-639	-2 101
Verlust aus Veräusserung von Anlagevermögen	-126	-163
Auflösung Rückstellungen	0	6
Jahresergebnis vor Steuern	13 720	-2 640
Direkte Steuern	-4 518	-3 598
Jahresergebnis	9 202	-6 238
Minderheitsanteile	240	46
Jahresergebnis der Gruppe	9 442	-6 192

Konsolidierte Bilanz

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2024	31.12.2023
AKTIVEN		
Flüssige Mittel	108 019	103 212
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	88 397	87 957
- Gegenüber Dritten	77 038	77 132
- Gegenüber Aktionären	11 359	10 825
Übrige kurzfristige Forderungen	20 213	20 005
- Gegenüber Dritten	20 213	20 005
Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen	8 089	6 508
- Vorräte	5 388	4 036
- Nicht fakturierte Dienstleistungen	2 701	2 472
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	17 357	18 541
Total Umlaufvermögen	242 075	236 223
Finanzanlagen	4 605	8 294
- Langfristige Forderungen gegenüber Dritten	4 457	8 148
- Übrige Finanzanlagen	148	146
Beteiligungen	37 115	38 852
Sachanlagen	266 886	270 030
- Anlagen im Bau	55 116	45 580
- Technische Anlagen	16 562	17 992
- Rollmaterial	69 376	74 882
- Feste Anlagen auf Grundstücken Dritter	3 842	4 173
- Terminals, Gebäude und Grundstücke	111 830	117 752
- Andere Sachanlagen	10 160	9 651
Immaterielle Anlagen	8 894	10 696
Latente Steuerguthaben	5 020	4 854
Total Anlagevermögen	322 520	332 726
Total Aktiven	564 595	568 949

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2024	31.12.2023
PASSIVEN		
Schulden aus Lieferungen und Leistungen	61 950	52 883
- Gegenüber Dritten	61 717	52 667
- Gegenüber Aktionären	233	216
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	32 820	29 153
- Gegenüber Dritten	32 820	29 153
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	11 418	13 909
- Gegenüber Dritten	11 418	13 909
Passive Rechnungsabgrenzungsposten	63 636	63 529
Kurzfristige Rückstellungen	837	316
Total kurzfristiges Fremdkapital	170 661	159 790
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	75 352	98 212
- Gegenüber Dritten	75 352	98 212
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	57 953	58 822
- Gegenüber Dritten	57 953	58 822
Langfristige Rückstellungen	148 432	148 645
Latente Steuerschulden	4 054	3 992
Total langfristiges Fremdkapital	285 791	309 671
Total Fremdkapital	456 452	469 461
Aktienkapital	20 000	20 000
Gesetzliche Kapitalreserven	24 122	23 762
Gesetzliche Gewinnreserven	57 648	57 607
Freiwillige Gewinnreserven	42 742	35 032
Umrechnungsdifferenzen	-38 321	-39 488
Eigene Aktien	-961	-299
Total Eigenkapital der Hupac Aktionäre	105 230	96 614
Minderheitsanteile	2 913	2 874
Total Eigenkapital	108 143	99 488
Total Passiven	564 595	568 949

Konsolidierte Geldflussrechnung

Beträge in 1 000 CHF	2024	2023
Jahresergebnis der Gruppe	9 442	-6 192
Abschreibung Sachanlagen	40 621	40 043
Abschreibung immaterielle Anlagen	4 119	4 963
Änderungen im Wert der Finanzanlagen	770	2 903
Veränderung Rückstellungen	-326	-1 457
Übrige nicht monetäre Transaktionen	-72	-2 127
Nettoergebnis aus Veräusserung von Sachanlagen	-545	4
Anteil an Ergebnissen assoziierter Gesellschaften	2 957	3 354
Minderheitsanteile	12	-67
Veränderung des Inventars	-1 329	-635
Veränderung der kurzfristigen Guthaben	806	8 636
Veränderung der kurzfristigen Verbindlichkeiten	2 267	11 241
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	58 722	60 666
Investition in Sachanlagen	-38 182	-31 318
Desinvestition von Sachanlagen	4 364	210
Investition in immaterielle Anlagen	-2 285	-3 758
Investition in Beteiligungen	-2 356	-863
Desinvestition von Beteiligungen	0	889
Veränderung der Finanzanlagen	3 602	-6 414
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-34 857	-41 254
Veränderung der finanziellen Verbindlichkeiten	-17 720	-1 575
Eigene Aktien	-712	-232
Dividenden	-791	-1 592
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-19 223	-3 399
Veränderung	4 642	16 013
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	103 212	89 709
Einfluss aus Fremdwährungsumrechnung	165	-2 510
Flüssige Mittel am Ende der Periode	108 019	103 212

Anhang der Konsolidierten Jahresrechnung 2024

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 2024 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).

Andere Ereignisse

Im 2024 wurde die Methodik zur Klassifizierung von Verbindlichkeiten gegenüber Dritten angepasst. Die Einstufung erfolgt nun ausschliesslich aufgrund der in den Verträgen vorgesehenen Fälligkeiten. Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wurde auch das Vorjahr entsprechend angepasst. Daher wurde im Jahr 2023 ein Betrag von CHF 22.281 von langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten in kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten umgegliedert.

Vollkonsolidiert werden folgende Gesellschaften:

Gesellschaft		Aktien- bzw. Gesellschaftskapital	Beteiligung in %	
			31.12.2024	31.12.2023
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 BV, Antwerpen	EUR	1 601 000	100,00	99,94
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	EUR	200 000	100,00	100,00
Unterbeteiligung der Hupac Intermodal NV, Rotterdam: - Hupac Intermodal BV, Antwerpen	EUR	1 601 000	0,00	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	EUR	500 000	80,00	80,00
Centro Interportuale Merci CIM SpA, Novara	EUR	24 604 255	91,34	91,34
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, Köln	EUR	300 000	100,00	100,00
Rail Terminal Chemelot (RTC) BV, Geleen	EUR	2 378 000	67,68	60,00
Hupac Ibérica SL, Barcelona	EUR	100 000	100,00	100,00
Terminal Singen TSG GmbH, Singen ¹⁾	EUR	520 000	75,00	50,00

1) Im Jahr 2023 wurde die Terminal Singen TSG GmbH zu 50% beteiligt und daher nach der Equity-Methode konsolidiert.

Folgende Beteiligungen wurden mit der Equity-Methode konsolidiert:

Gesellschaft	Sitz	Beteiligung in %	
		31.12.2024	31.12.2023
Mercitalia Intermodal SpA	Mailand (Italien)	34,48	34,48
Terminal Alptransit Srl	Mailand (Italien)	42,00	42,00
RApin 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 ¹⁾	Singen (Deutschland)	75,00	50,00
Gateway Basel Nord AG	Basel (Schweiz)	33,33	33,33
boxXpress GmbH	Hamburg (Deutschland)	47,00	47,00
DX Intermodal GmbH	Frankfurt am Main (Deutschland)	44,00	44,00
Duisburg Gateway Terminal GmbH	Duisburg (Deutschland)	26,00	26,00

1) Im Jahr 2024 ist die Terminal Singen TSG GmbH zu 75% beteiligt und wird daher voll konsolidiert.

Umrechnungstabelle

	Bilanz		Erfolgsrechnung	
	31.12.2024	31.12.2023	2024	2023
CHF/EUR	0,94185	0,92809	0,95251	0,97166
CHF/RUB	0,00824	0,00936	0,00951	0,01068
CHF/PLN	0,22042	0,21345	0,22118	0,21396
CHF/CNY	0,12382	0,11814	0,12232	0,12700

Konzerneigenkapitalnachweis

Beträge in 1 000 CHF	Aktienkapital	Reserven und Jahresergebnisse	Eigene Aktien	Umrechnungsdifferenzen	Total	Minderheitsanteile
Saldo am 1. Januar 2023	20 000	123 469	-66	-32 376	111 027	3 185
Umrechnungsdifferenzen				-6 037	-6 037	-243
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte				-1 075	-1 075	
Anpassung Eigenkapital		716			716	-21
Entwicklung der Pos. Eigene Aktien			-233		-233	
Dividende Muttergesellschaft		-1 592			-1 592	
Konsolidierter Jahresverlust 2023		-6 192			-6 192	-47
Saldo am 31. Dezember 2023	20 000	116 401	-299	-39 488	96 614	2 874
Umrechnungsdifferenzen				830	830	27
Umrechnungsdifferenzen Assoziierte				337	337	
Anpassung Eigenkapital		-491			-491	252
Entwicklung der Pos. Eigene Aktien		-49	-662		-711	
Dividende Muttergesellschaft		-791			-791	
Konsolidierter Jahresgewinn 2024		9 442			9 442	-240
Saldo am 31. Dezember 2024	20 000	124 512	-961	-38 321	105 230	2 913

Eigene Aktien

Namenaktien	2024	2023
Anfangsbestand per 01.01.	49	164
- Käufe	180	25
- Verkäufe	-73	-140
Endbestand per 31.12.	156	49
Die Transaktionen fanden zu marktüblichen Konditionen statt.		
Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	704	692

Andere Angaben gemäss Gesetz

Beträge in 1 000 CHF	31.12.2024	31.12.2023
Ausserordentliche Aufwände	639	2 101
Die wichtigsten Positionen sind: 2024: Sonstige Kosten und Anpassungen für vergangene Jahre 2023: Belastungen aus Steuerrückforderungen für vergangene Jahre		
Ausserordentliche Erträge	1 060	1 888
Die wichtigsten Positionen sind: 2024: Auflösung von nicht mehr benötigten Rückstellungen und Anpassungen aus vergangenen Jahren 2023: Entschädigung für Tornesch-Unfälle 2007		
Leasingverbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als zwölf Monaten nach Bilanzstichtag	184	256
Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen	1 315	1 091
Gesamtbetrag der für Verbindlichkeiten Dritter bestellten Sicherheiten	28 514	29 709
Sicherstellungen von Aktiven für eigene Verpflichtungen	62 626	65 981
Details der langfristigen verzinslichen Verbindlichkeiten		
- 1 - 5 Jahre	70 210	91 425
davon Leasing	14 983	18 998
- > 5 Jahre	5 142	6 787
davon Leasing	0	0
Details von Sachanlagen		
Sachanlagen	266 886	270 030
davon Leasing	11 217	16 686
Honorar Revisionsstelle		
Revisionsdienstleistungen	231	217

Bericht der Revisionsstelle zur Konzernrechnung

Prüfungsurteil

Wir haben die Konzernrechnung der Hupac AG und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der konsolidierten Bilanz zum 31. Dezember 2024, der konsolidierten Erfolgsrechnung und der konsolidierten Geldflussrechnung für das dann endende Jahr sowie den Anhang zur Konzernrechnung, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht die beigefügte 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 unseren dazugehörigen Bericht.

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.

Forvis Mazars AG

Roger Leu

10. April 2025

Qualified Electronic Signature by  SwissID

Roger Leu
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Prüfer)

Zürich, 10. April 2025

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:

<https://expertsuisse.ch/wirtschaftspruefung-revisionsbericht>.

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

10 aprile 2025

Qualified Electronic Signature by  SwissID

Lisa Cavuoti
Zugelassene Revisionsexpertin

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

