

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (2001)

Rubrik: Güterverkehr

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 30.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

10,5

Milliarden Tonnenkilometer leistete SBB Cargo im vergangenen Jahr und spürte damit den Konjektureinbruch im wichtigen Markt Deutschland. Die stärkeren Rückgänge im Export- und Transitverkehr konnten mit einem guten Ergebnis im Binnenverkehr teilweise kompensiert werden. Der alpenquerende Güterverkehr blieb stabil.

Die im Frühjahr 2001 überarbeitete Strategie von SBB Cargo setzt auf Wachstum im internationalen Verkehr auf der Nord-Süd-Achse, neu auch unter Nutzung des freien Netzzuganges. Im Binnenverkehr will SBB Cargo das hohe Leistungs- und Qualitätsniveau halten und die Produktivität verbessern. Während der Schliessung des Gotthard-Strassentunnels reagierte SBB Cargo flexibel und stellte ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis.

Leichte Gewinne im Binnenverkehr – Rückgänge im Auslandsverkehr.

Mit 10,5 Milliarden Tonnenkilometern sowie 59 Millionen transportierten Tonnen konnte SBB Cargo den Allzeitrekord aus dem Jahr 2000 nicht ganz egalisieren (10,8 Milliarden Tonnenkilometer, 60,5 Millionen Tonnen), lag aber immer noch deutlich besser als im Jahr 1999. Auch der Verkehrsertrag war mit 1031 Millionen Franken (Vorjahr: 1081 Millionen CHF) rückläufig. SBB Cargo spürte den Einbruch der Konjunktur in der zweiten Jahreshälfte, namentlich im Schlüsselmarkt Deutschland. Den Rückgang verzeichnetet SBB Cargo denn auch vor allem im Export- und im Transitverkehr. Bei den stark konjunkturabhängigen Stahltransporten beispielsweise musste ein Minus von 10 Prozent hingenommen werden. Im schweizerischen Binnenverkehr legte SBB Cargo trotz verstärkter Konkurrenz im Open Access leicht zu, insbesondere bei den Baumaterial- und Mineralöltransporten. Nicht auf konjunkturelle Einflüsse zurückzuführen sind die Rückgänge in den Branchen Agro (schlechte Getreide- und Zuckerrübenernte) sowie Holz (Auslaufen der «Lothar»-Transporte). Bei der Rollenden Landstrasse fand mit der Eröffnung der Verbindung Freiburg–Novara eine Verschiebung von der Gotthard- auf die Lötschberg-Simplon-Achse und damit von SBB Cargo zur RAlpin statt.

Der verstärkt spielende Wettbewerb unter den Bahnen findet vor allem im Bereich der einfach zu produzierenden Ganzzüge statt. Rund 15 Prozent werden heute im Open Access durch Drittanbieter abgewickelt. Die Preise befinden sich weiter unter Druck: Der Erlös im Ganzzugsverkehr pro Tonnenkilometer verringerte sich im vergangenen Jahr um 5,6 Prozent.

Veränderte Rahmenbedingungen.

Die veränderten Rahmenbedingungen im Strassentransportgewerbe per 1. Januar 2001 (Erhöhung der generellen Gewichtslimite auf 34 Tonnen, Zulassung von 40-Tonnern im Rahmen der mit der Europäischen Union ausgehandelten Kontingente, Einführung der ersten Stufe der LSVA) haben

ebenfalls zu spürbaren Verschiebungen geführt. Bei den traditionell schweren Bahngütern wird der Strassentransport dadurch konkurrenzfähiger. Dank Bundessubventionen, die an die Kunden weitergegeben wurden, konnten die Verluste an die Strasse in Grenzen gehalten werden.

Vorteile erwachsen der Bahn dagegen bei leichteren Gütern im Binnenverkehr, namentlich in der Branche Handel. SBB Cargo will diese mit den neuen Produkten Cargo Express und Cargo Domino nutzen. Gesamthaft haben sich die Rahmenbedingungen für SBB Cargo im vergangenen Jahr verschlechtert, was im Hinblick auf die zweite Stufe LSVA und die Erhöhung der Gewichtslimite im Strassenverkehr auf 40 Tonnen im Jahr 2005 zu beachten ist.

Auf dem Weg zu mehr Pünktlichkeit.

Die Pünktlichkeit im Inlandverkehr konnte weiterhin auf hohem Niveau gehalten werden: 93 Prozent der Züge kamen pünktlich oder mit maximal 30 Minuten Verspätung an. Leider sind diese Werte im internationalen Verkehr noch nicht erreicht. Die Anstrengungen der SBB, die Produktion mit den Partnerbahnen im Norden und Süden abzustimmen, zeigten jedoch auf den Pilot-

Zukunftsszenario 11/16: Qualität wird noch wichtiger.

Für Massengüter wie Kies oder Mineralöl bleibt die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn wichtig. Allerdings gewinnt die Qualität einer Transportleistung künftig noch mehr an Bedeutung, namentlich beim Transport hochwertiger Waren. Die Bahnen müssen deshalb ihr Qualitätsmanagement verfeinern, um ihre intramodale und intermodale Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. > In einer Mitteilung zum künftigen integrierten europäischen Eisenbahnsystem schlägt die EU-Kommission vor, dass die Eisenbahnen ihren Kunden im Rahmen des Qualitätsmanagements vertraglich folgende Qualitätsverpflichtungen zusichern:

- > garantie Abfahrts- und Ankunftszeiten
- > Pünktlichkeit
- > klare Verpflichtung gegenüber dem Kunden für die gesamte Transportkette
- > sicherer, schadensfreier Transport
- > angemessene und rechtzeitige Information des Kunden (z.B. Sendungsverfolgung mit Hilfe der Verkehrstelematik)
- > marktgerechte Transportzeiten von der Quelle zum Ziel
- > transparente Rechnungsstellung
- > zeitgerechte Bereitstellung des Rollmaterials

strecken Chiasso–Lecco und Chiasso–Carimate im Rahmen des Projekts «Transalp» mit Trenitalia Cargo einen ersten Erfolg. Innerhalb von drei Monaten gelang es, die Verspätungen auf diesen Relationen um über 40 Prozent zu reduzieren.

Das Jahr der strategischen Neuausrichtung.

Anfang 2001 überprüfte SBB Cargo unter der neuen Leitung von Daniel Nordmann in einem breit abgestützten Prozess die Strategie. Die bisherige Stossrichtung wurde beibehalten, in einigen Bereichen fanden Korrekturen statt. Die wichtigsten Grundsätze der im April 2001 veröffentlichten Strategie lauten:

- > SBB Cargo will sich vor allem mit der Qualität ihrer Dienstleistungen profilieren.
- > SBB Cargo nimmt eine Fokussierung auf die Kernkompetenz Schienengüterverkehr vor. Daraus folgte eine Abkehr vom Motto «we go logistics» und der damit verbundenen Ausweitung der Tätigkeit zum «Gesamtlogistiker». SBB Cargo erbringt aber weiterhin branchenorientiert bahnnahre Zusatzleistungen.
- > SBB Cargo fährt eine Wachstumsstrategie. Das Wachstum wird in erster Linie im internationalen Verkehr gesucht, namentlich auf der Nord-Süd-Achse.
- > In der Schweiz will SBB Cargo ihre Stellung mit einer Marktdurchdringungsstrategie halten und die Produktivität steigern.

Für die Strategie sind die beiden Schlüsselpunkte «Kooperation mit FS Cargo» im Süden und «Kooperation mit den Häfen und Güterverkehr Köln (HGK)» im Norden von zentraler Bedeutung. Die Verbesserung der Qualität im Süden bildet dabei die Voraussetzung dafür, dass die im Norden generierten Mengen mit hoher Qualität über die ganze Nord-Süd-Achse transportiert werden können.

Euro-Hub Basel als internationale Drehscheibe.

Dem Rangierbahnhof Basel kommt mit der neuen Cargo-Strategie eine besondere Bedeutung zu. Er gibt Aufgaben im schweizerischen Binnengüterverkehr an den Rangierbahnhof Limmatatal ab und wird stattdessen als Hub für den langläufigen Nord-Süd-Güterverkehr aufgewertet. In Basel-Muttenz werden Wagenladungen aus ganz Nordeuropa gebündelt und für den Weitertransport Richtung Süden zu Ganzzügen zusammengestellt. Damit kann SBB Cargo mit ihren

Partnern schnelle, zuverlässige und häufige Verbindungen Richtung Italien anbieten. Mit dem Euro-Hub Basel entfallen zusätzliche Manöver in anderen Rangierbahnhöfen in Deutschland, in der Schweiz und in Italien. Dadurch werden die Bahntransporte nicht nur sicherer, sondern vor allem auch schneller, pünktlicher und damit gegenüber der Strasse konkurrenzfähiger. Die Laufzeiten für Frachten aus Norddeutschland, Skandinavien oder den Benelux-Staaten konnten um 20 bis 25 Prozent verkürzt werden. Mit der strategischen Neuausrichtung auf den Euro-Hub Basel zog SBB Cargo auch ihre zentralen Leitungsfunktionen in der «schweizerischen Transport- und Logistikmetropole» Basel zusammen.

Vom «merger» zur Produktionskooperation: Zusammenarbeit mit Italien.

Bereits seit einigen Jahren ist die Strategie der SBB im Süden auf eine enge Kooperation mit der FS bzw. ihrer Güterdivision Trenitalia Cargo ausgerichtet. Auf diesem Weg sollen die bestehenden Schwachstellen bei der Produktion beseitigt, die Qualität verbessert und der grosse italienische Markt für die Bahn besser erschlossen werden. In einem ersten Anlauf strebten FS und SBB einen vollständigen Zusammenschluss ihrer beiden Cargo-Divisionen an. Bei der Umsetzung dieses ambitionierten Projektes ergaben sich allerdings zahlreiche Probleme. Nach der Abkehr vom «full merger» im Herbst 2000 vereinbarten FS und SBB deshalb einen neuen Ansatz.

Erste Priorität hat heute die Verbesserung der grenzüberschreitenden Produktion. Dazu wollen FS und SBB die Schnittstellen der beiden Produktionssysteme an der Landesgrenze beseitigen. Sämtliche Verkehre zwischen SBB und FS sollen künftig gemeinsam und durchgehend, das heisst aus einer Hand, geplant werden.

Seit Juli 2001 findet dieses System auf den Strecken Chiasso–Carimate und Chiasso–Lecco als Pilotstrecken Anwendung. Erste Erfolge zeigten sich bei der schnelleren und pünktlicheren Abwicklung der Stahlexporten von Swiss Steel. Im Jahr 2002 werden FS und SBB dieses System schrittweise auf den ganzen Raum nördlich von Milano sowie die Langstreckenverbindungen südlich von Milano erweitern. Es gilt folgender Zeitplan:

- > Ab 27. Januar 2002: Verkehre via Luino, unter anderem mit den für den kombinierten Verkehr wichtigen Destinationen Gallarate, Busto Arsizio und Novara.
- > Mitte Juni 2002: Verkehre via Domodossola.

- > Ende 2002: Verkehre via Chiasso, unter anderem mit den Destinationen Monza und Milano Greco Pirelli.
- > Bis Ende 2002 werden insgesamt 21 Destinationen nördlich von Milano nach dem neuen Konzept bedient.
- > In analoger Weise werden SBB Cargo und Trenitalia Cargo eine gemeinsame Organisation für die Güterzugsverbindungen zwischen der Schweiz und weiteren Destinationen Italiens aufbauen.

Zu Beginn wickeln Trenitalia Cargo und SBB Cargo die betroffenen Verkehre in einer gemeinsamen Business Unit ab. Mittelfristig ist die Gründung einer Achsengesellschaft für den grenzüberschreitenden Verkehr Schweiz–Italien vorgesehen. Kein Thema mehr ist dagegen die Vereinigung der gesamten Güterverkehrssparten von FS und SBB.

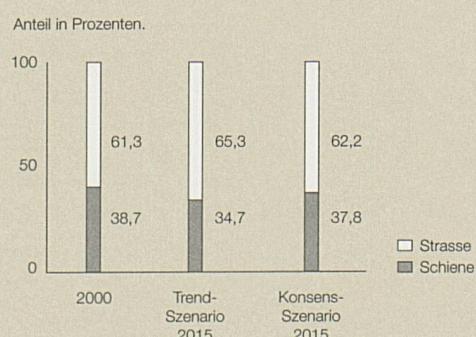
Zukunftsszenario 12/16: Wachstum auf der Nord-Süd-Achse.

Aus der EU-Studie «Transalpine Traffic 2010» geht hervor, dass das Transportaufkommen im alpenquerenden Schienengüterverkehr in der Schweiz zwischen 1992 und 2010 um 230 Prozent steigen wird.

> **Prognosen** zum gesamten alpenquerenden Güterverkehr in Europa (Alpenbogen von Wien bis Ventimiglia) kommen zum Schluss, dass die langfristig angelegten Infrastrukturmassnahmen (Basistunnels am Gotthard und am Lötschberg sowie am Brenner und am Mont Cenis) mit den jeweiligen Zufahrtstrecken zwar notwendige, aber für sich genommen nicht ausreichende Voraussetzungen für eine Stabilisierung bzw. Verbesserung des Marktanteils der Schiene sind. Diese Prognosen werden durch die tatsächliche Mengenentwicklung 1992–2001 (+29 Prozent) bestätigt. Aufgrund der weitergehenden Prognose ist mit einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens in den nächsten zehn Jahren (2002–2012) zu rechnen.

Anteile der Verkehrsträger im alpenquerenden Güterverkehr.

Im Unterschied zu den Schweizer Alpenübergängen dominiert im Alpenbogen insgesamt der Strassengüterverkehr. Sein weiterer Marktanteilsgewinn lässt sich nur im Konsens-Szenario begrenzen, das neben neuen Infrastrukturen auch eine für die Schiene günstigere Kostenentwicklung annimmt.



Betrachtetes Gebiet: Alpenbogen von Wien bis Ventimiglia.

Trend-Szenario: Bezug total transportierte Tonnen bei einem Wachstum des Gesamtaufkommens um 105 Prozent seit 1999. Konsens-Szenario: Bezug total transportierte Tonnen bei einem Wachstum des Gesamtaufkommens um 100 Prozent seit 1999.

Ein Schritt über die Grenze in der Zusammenarbeit mit Deutschland.

Wichtigster Kooperationspartner für SBB Cargo im Norden ist DB Cargo. Große Teile des Verkehrsvolumens werden gemeinsam mit diesem bewährten Partner abgewickelt. In Zukunft wird SBB Cargo diese Partnerschaft noch vertiefen. In Entwicklung sind ein gemeinsamer Lokpool für die Achse Basel–Köln sowie ein durchgehender Güterzugstaktfahrplan Köln–Basel (–Milano).

Zusätzlich will SBB Cargo mit neuen Partnern die Chancen des freien Netzzuganges in Deutschland nutzen. Gemeinsam mit dem Partner Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) baut SBB Cargo dazu die «Swiss Rail Cargo Köln» (SRC Köln) als gemeinsame Produktionsgesellschaft auf, um Güterzüge auf der Rheinachse ab/bis Köln und von/zu den Nordseehäfen zu fahren. Gleichzeitig wird SRC Köln auf den entsprechenden Märkten tätig, um neue Verkehre für die Schiene zu gewinnen. Die Zusammenarbeit mit dem Allianzpartner Hupac Intermodal sichert der neuen Gesellschaft ein Startvolumen im kombinierten Verkehr.

Alpenquerender Verkehr SBB Cargo.

Der alpenquerende Verkehr blieb trotz Konjunktureinbruchs stabil.

	2000	2001
Wagenladungsverkehr	11,26	11,84
Unbegleiteter Kombiverkehr	11,99	11,32
Total*	23,25	23,16

*ohne Rollende Landstrasse und RAlpin; in Mio. Nettotonnen.

Die HGK ist ein Unternehmen, das sich im Besitz der Stadt Köln befindet und das im Raum Köln über ein ausgedehntes Schienennetz mit Häfen und Terminals verfügt. Die HGK besitzt Loks für den Fernverkehr, die seit Frühjahr 2001 die ersten gemeinsamen Züge bis Basel ziehen.

Mehr Konkurrenz und neue Produkte in der Schweiz.

Der schweizerische Binnenmarkt bleibt für SBB Cargo trotz des wachsenden Anteils des internationalen Verkehrs von zentraler Bedeutung. Das hohe Qualitätsniveau hat dazu geführt, dass der Marktanteil der Bahn im schweizerischen Güterverkehr um ein Mehrfaches grösser ist als in den umliegenden Ländern, trotz kurzer Beförderungsdistanzen.

Allerdings ist die Ausgangslage gerade im Binnenmarkt nicht einfach. Als ehemalige Monopolistin mit einem sehr grossen Marktanteil kann SBB Cargo von der Liberalisierung kaum profitieren. Im Gegenteil: SBB Cargo ist der neuen Konkurrenz vor allem im Bereich der einfach zu pro-

Zukunftsszenario 13/16: Internationalisierung – Leistungen künftig aus einer Hand.

Die Prognosen zur Verkehrsentwicklung weisen darauf hin, dass der internationale Güterverkehr in den kommenden Jahren etwa drei- bis viermal stärker wachsen wird als der Binnenverkehr. Ursache ist die zunehmende Integration und Arbeitsteilung über Grenzen. Ein Grossteil der Produkte wird nicht mehr an einem einzigen Ort gefertigt. Vor allem bei den hochwertigen Waren sind die Zulieferbetriebe auf zahlreiche Standorte verteilt, die nach ökonomischen Kriterien ausgewählt sind. Die Kunden – seien es die Verlader oder die «Vermittler» aus der Transportwirtschaft – wählen deshalb das Transportangebot mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis.

> **Die rein ökologischen Vorteile** der Eisenbahn werden vom Markt kaum «belohnt» werden. Dies hat unter anderem damit zu tun, dass die externen Effekte des Verkehrs in den Bereichen Umwelt und Sicherheit, die für die Eisenbahn sprechen, unzureichend in die Marktpreise integriert («internalisiert») sind. Diese Vorteile der Bahn sind deshalb für den

Endkunden betriebswirtschaftlich nicht direkt nützlich. > **Obwohl die LSVA** und geplante verkehrspolitische Massnahmen auf nationaler und europäischer Ebene erste Ansätze einer Internalisierung andeuten, sind Leistungs- und Qualitätssteigerungen der Eisenbahnen selbst in Zukunft wichtiger denn je für die Verbesserung ihrer Marktposition, das heisst für Transporte auf europäischen Distanzen: Die administrativ und technisch bedingten Aufenthalte der Güterzüge an den Landesgrenzen müssen reduziert werden, um im internationalen Verkehr eine ähnlich hohe Qualität zu gewährleisten wie innerhalb des Landes. Zudem erwarten die Kunden, dass ihnen für den gesamten Transport ein einheitlicher Ansprechpartner zur Verfügung steht.

duzierenden und rentablen Ganzzüge stark ausgesetzt. Die für die Bahn günstige Wirkung der Anfang 2001 eingeführten LSVA wurde durch die gleichzeitige Erhöhung der Gewichtslimite im Strassentransport zunichte gemacht.

In der Strategie Schweiz begegnet SBB Cargo diesen Herausforderungen mit Produktivitätsverbesserungen und neuen Produkten.

Cargo Express und Cargo Domino.

Mit dem Fahrplanwechsel im Juni 2001 hat SBB Cargo das neue Cargo-Express-Netz in Betrieb genommen. Cargo Express bietet Güterverbindungen im verkürzten Nachtsprung zwischen rund 40 Abgangs- und Empfangsbahnhöfen. Der Kunde kann den Wagen später bereitstellen und erhält ihn trotzdem früher geliefert.

50 Züge mit insgesamt 500 Wagen verkehren seither Nacht für Nacht. Die Einführung der Cargo Domino-Technologie sowie die Einführung von Tagesverbindungen ab 2003 wird die Attraktivität des Cargo-Express-Netzes weiter erhöhen. Cargo Domino ist eine Umschlagtechnik, die ohne teure Terminals auskommt. Der Wechselbehälter wird vom Lastwagenchauffeur ohne weiteres Personal horizontal umgeschlagen. Das System lässt sich rasch und flexibel einsetzen und eignet sich bestens, die Bedienung in der Fläche aufrechtzuerhalten und auszubauen. Erste Kunden nutzen das System im Vorlaufbetrieb, die eigentliche Markteinführung erfolgt im Sommer 2002. Das starke Interesse vieler Kunden lässt erwarten, dass mit Cargo Domino Neuverkehr gewonnen werden kann.

Die Dominanz des Transitverkehrs.

Während der Transitverkehr und der Export im letzten Jahr abnahmen, legte der Binnenverkehr zu.

	2000	2001
Binnenverkehr	2 230	2 278
Importverkehr	1 379	1 388
Exportverkehr	984	905
Transitverkehr	6 193	5 964
Total	10 786	10 534

in Mio. Nettotonnenkilometern

Mit der Festlegung der Strategie wurde auch bestimmt, welche Tätigkeiten künftig nicht mehr zum Kerngeschäft von SBB Cargo gehören. Dies gilt insbesondere für die Cargo-Service-Center-Lagerhäuser, die keinen direkten Bezug zum Bahntransport aufweisen. Der Verkauf an das Transport- und Logistikunternehmen Rhenus Alpina wurde im Herbst 2001 vereinbart.

Mit neuen Wagen und neuen Loks.

Erstmals seit vielen Jahren bestellten die SBB neue Güterwagen: 150 temperaturgestützte Wagen für Kunden der Branche Handel sowie 120 Getreide- und Schüttgutwagen für Kunden der Branche Lebensmittel. Beide Beschaffungen sind Bestandteil der im Herbst 2001 beschlossenen Flottenpolitik. Der heutige, zum Teil überalterte Wagenpark soll sukzessive erneuert werden. SBB Cargo will damit besser auf die Bedürfnisse der Kunden eingehen können.

Für den Kooperationsverkehr mit der HGK auf der Achse Basel–Köln haben die SBB im Herbst 2001 zehn deutschlandfähige Güterlokomotiven des neuen Typs Re 482 bestellt. Die Lieferung erfolgt in rekordverdächtig kurzer Bauzeit von nur 5 Monaten ab Frühjahr 2002. Für dieselbe Relation umgebaut wurde ferner eine erste Lok der bewährten Re 4/4 II die nach dem Umbau neu Re 421 heißt.

Der Bereich Service Rollmaterial will das grosse Know-how seiner rund 1000 Mitarbeitenden in den Industriewerken und Serviceanlagen vermehrt auch externen Kunden anbieten und mittelfristig einen Drittelpfennig seines Umsatz ausserhalb von Cargo erwirtschaften. Erste Aufträge sind bereits unter Dach und Fach.

Der Gotthard ist und bleibt eine Herausforderung.

Als Unternehmen im öffentlichen Besitz wird SBB Cargo weiterhin nicht nur konsequent im Sinne der Strategie handeln, sondern in Ausnahmesituationen rasch und flexibel Hilfe anbieten. Dies war nach dem tragischen Unfall im Gotthard-Strassentunnel der Fall. Die Rollende Landstrasse von Brunnen nach Lugano wurde nicht in kürzester Zeit eingeführt, um daraus Gewinn ziehen zu können, sondern um der besonderen Verpflichtung der SBB gegenüber der schweizerischen Öffentlichkeit und Wirtschaft gerecht zu werden. Gleichzeitig konnte SBB Cargo damit Leistungsfähigkeit und Flexibilität unter Beweis stellen; beides Eigenschaften, die bei der Umsetzung der Strategie eine grosse Rolle spielen werden. □