

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (2002)

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: 28.01.2026

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

Grenzen gesprengt.

32

Im Güterverkehr stand das vergangene Jahr im Zeichen des Starts der Tochterunternehmung Swiss Rail Cargo Köln und des Aufbaubeginns von Swiss Rail Cargo Italy. Mit diesen Weichenstellungen sprengt SBB Cargo die Grenzen auf der Nord-Süd-Achse. Im Binnenverkehr eröffnet «Cargo Domino» neue Perspektiven. Diesen positiven Entwicklungen stehen Streckenunterbrüche im Süden und der Konjunkturerinbruch gegenüber. Sie führten zu einem markanten Verkehrsrückgang.

Verluste international – Binnenverkehr im Plus.

Mit 9,73 Milliarden Tonnenkilometern (Vorjahr 10,53 Milliarden) sowie 54,9 Millionen transportierten Tonnen (Vorjahr 59,0 Millionen) musste der Güterverkehr im Geschäftsjahr 2002 einen spürbaren Verkehrsrückgang hinnehmen und fiel damit auf das Ergebnis des Jahres 1999 zurück. Auch der Verkehrsertrag – inklusive interner Verkehre – war mit 1076 Millionen Franken (Vorjahr: 1151 Millionen) rückläufig (–6,6 Prozent). Das unbefriedigende Ergebnis ist einerseits auf die wiederholten, lang andauernden Streckenunterbrüche im Süden, andererseits auf die schlechte Konjunktur zurückzuführen. Bei Chiasso war der Güterverkehr auf der Hauptschlagader des Alpentransits als Folge eines Unfalls ab 21. Februar vier Wochen lang stark eingeschränkt. Die Strecke Luino–Bellinzona musste am 22. Februar und am 3. Mai wegen Erdbeben jeweils für fast drei Wochen völlig gesperrt werden. Schliesslich erzwangen Wassereinbrüche am 1. Dezember die unbefristete Totalsperre des Tunnels Monte Olimpino II auf der Strecke Chiasso–Albiate. Die Folge: Verkehrsverluste an die Strasse und an die Brennerachse. Die kumulierten Umsatzverluste belaufen sich auf mindestens 20 bis 30 Millionen Franken.

Transitverkehr am stärksten betroffen.

Am stärksten spürte SBB Cargo die Kumulation dieser negativen Umstände im Transitverkehr, wo die Verkehrsleistung von 5,96 auf 5,26 Milliarden Tonnenkilometer oder um 11,8 Prozent zurückging. Im Import-Export-Geschäft bewegte sich der Rückgang mit 12,5 Prozent in der gleichen Grössenordnung. Der Binnenverkehr hingegen legte mit 2,35 Milliarden Tonnenkilometern um 3,2 Prozent zu (Vorjahr: 2,28 Milliarden Tonnenkilometer).

Nach Branchen aufgeschlüsselt, verzeichnet SBB Cargo in den stark konjunkturabhängigen Branchen Holz/Papier/Glas (-20,3 Prozent) und bei den Businesspartnern/Spediteuren (-20,6 Prozent) die stärksten Einbrüche. Stabil verhielt sich die konjunkturresistentere Branche Handel (+/-0,0 Prozent). Erfreuliche Mehrleistungen verzeichneten die Branchen Agro (+2,8 Prozent) sowie die Branche Bau (+8,1 Prozent).

Die Tochterunternehmung Swiss Rail Cargo Köln GmbH (SRC Köln) steuerte 113 Millionen Tonnenkilometer zur Verkehrsleistung bei. Es handelt sich vor allem um Mineralöl- und Chemietransporte sowie kombinierten Verkehr.

Schlechte Konjunktur und Unterbrüche dämpften alpenquerenden Verkehr.

Der alpenquerende Verkehr ging wegen schlechter Konjunktur sowie der insgesamt vier lang anhaltenden Streckenunterbrüche bei Chiasso und Luino um 10 Prozent zurück. Betroffen war vor allem der Wagenladungsverkehr. Der Rückgang bei der Rollenden Landstrasse ist eine Folge der Verlagerung vom Gotthard (Profil 3,8 Meter) zum Lötschberg (Profil 4,0 Meter) und damit auf die neue Unternehmung RAlpin, an der SBB Cargo zu 40 Prozent beteiligt ist.

in Mio. Nettotonnen*	2002	2001	Veränderung
Wagenladungsverkehr	8,61	10,42	- 17,4%
Unbegleiteter kombinierter Verkehr	11,19	11,25	- 0,5%
Rollende Landstrasse	0,87	1,30	- 32,7%
Total	20,67	22,96	- 10,0%

* gerundete Werte

Transitverkehr dominiert die Verkehrsleistung.

Mehr als 50 Prozent der Verkehrsleistung erbringt SBB Cargo im Transitverkehr durch die Schweiz. Der Konjunkturereinbruch in Deutschland und in Italien drückt daher auch auf das Ergebnis von SBB Cargo.

in Mia. Nettotonnenkilometern*	2002	2001	Veränderung
Verkehrsleistung in der Schweiz			
- Binnen	2,35	2,28	+ 3,2%
- Import	1,29	1,39	- 6,7%
- Export	0,71	0,90	- 21,3%
- Transit	5,26	5,96	- 11,8%
Verkehrsleistung im Ausland			
	0,11	-	-
Total	9,73	10,53	- 7,6%

* gerundete Werte

Swiss Rail Cargo im Norden und im Süden.

Bei der Umsetzung der Wachstumsstrategie auf der Nord-Süd-Achse konnte SBB Cargo zwei wichtige Meilensteine setzen. Im Norden war es am 24. Juni 2002 so weit: Nach intensiver Vorbereitungszeit konnte die Tochtergesellschaft Swiss Rail Cargo Köln GmbH (SRC Köln) gegründet werden. SBB Cargo hält mit 51 Prozent die Mehrheit, weitere Gesellschafter sind die Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) mit 44 Prozent sowie die Hupac SA mit 5 Prozent. Schrittweise löste SRC Köln die Vorläufergesellschaft S-Rail Europe (Joint-Venture zwischen SBB Cargo und Hupac) ab und übernahm per Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2002 auch die volle Verantwortung für diese Verkehre.

SRC Köln entwickelt in erster Linie Güterverkehre auf der Achse Westhäfen–Köln–Basel und in Zusammenarbeit mit dem Mutterhaus SBB Cargo weiter Richtung Italien. SBB Cargo bietet damit grenzüberschreitende Transportverantwortung aus einer Hand an. Waren es zum Zeitpunkt der Gründung der SRC Köln zehn Züge pro Tag, so konnte diese Zahl bis Ende Jahr verdoppelt werden. Das Betriebskonzept basiert auf einem systematisierten Fahrplan – das heisst mit gleichmässig verteilten Zügen über den Tagesablauf, was einen sehr wirtschaftlichen Einsatz der Ressourcen erlaubt.

Güterverkehr nördlich von Mailand in SBB-Hand.

Weniger weit fortgeschritten ist SBB Cargo bei der Umsetzung der Strategie Süd. Seit 2001 verfolgte SBB Cargo den Ansatz, Qualität und Pünktlichkeit durch eine sehr enge Kooperation mit FS Trenitalia Cargo zu verbessern und damit auch die Voraussetzungen für ein Mengenwachstum zu schaffen. Konkret war mit dem Aufbau einer gemeinsamen Business Unit «Transalp» begonnen worden, die schrittweise den gesamten grenzüberschreitenden Güterverkehr Schweiz–Italien aus einer Hand abwickeln sollte. Nach ersten ermutigenden Anfangserfolgen auf der Güterstichlinie Chiasso–Lecco erwies sich dieser Ansatz jedoch nicht als Erfolg versprechend. Trotz intensiver Arbeit beider Seiten war es nicht gelungen, die dringend notwendigen, nachhaltigen Verbesserungen in Produktivität und Pünktlichkeit zu erreichen. Die SBB entschied deshalb im Dezember 2002, sich aus dem gemeinsamen Projekt mit Trenitalia zurückzuziehen.

Zukünftig fokussiert SBB Cargo die Zusammenarbeit mit FS Trenitalia Cargo deshalb auf die Verkehre Richtung Mittel- und Süditalien. Für die Verkehre im Grossraum nördlich von Mailand (von Brescia über Mailand bis Novara) hingegen hat SBB Cargo zu Beginn des Jahres 2003 ein italienisches Tochterunternehmen, die Swiss Rail Cargo Italy S.r.l. (SRC Italy) gegründet. Ziel ist es, ab 15. Dezember 2003 erste Güterzüge im freien Netzzugang (Open Access) im Raum nördlich Milano unter Verantwortung der SBB-Tochterunternehmung zu führen.

Neue Produkte lanciert.

Im Binnenverkehr verfolgt SBB Cargo die Strategie, mit neuen Produkten moderat zu wachsen. Ein Meilenstein in dieser Hinsicht war die Markteinführung des neuen Produkts «Cargo Domino» im Spätsommer 2002. Cargo Domino ist ein Produkt des kombinierten Verkehrs Strasse-Schiene. Vor- und/oder Nachlauf erfolgen auf der Strasse, die lange Kerndistanz auf der Schiene. Herzstück ist ein innovatives Umschlaggerät, das den Umschlag vom Lastwagen auf den Bahnwagen radikal vereinfacht und ohne teure und Platz fressende Terminals auskommt. In Kombination mit dem Cargo-Express-Netz kann SBB Cargo damit einen echten Haus-zu-Haus-Transport im schnellen Nachtsprung anbieten und die Bedienung der Fläche über das Einzugsgebiet der Güterbahnhöfe und Anschlussgleise hinaus deutlich erweitern.

Erste Kunden nutzen Cargo Domino seit Mitte 2001. Die positiven Erfahrungen in dieser Pilotphase erlaubten es, ein erstes Ausbaupaket zu schnüren in der Höhe von 32 Millionen Franken. Dafür beschafft SBB Cargo 200 Tragwagen sowie insgesamt 270 Schiebeplanen, Isolier- und Kühlbehälter. Weitere Behältertypen werden bei Bedarf zugemietet. Zu den Kunden von Cargo Domino zählen insbesondere die Grossverteiler wie Coop, Usego, Manor, Migros und Waro, die damit ausgewählte Filialnetze direkt ab den Verteilzentralen ohne Zwischenumschlag beliefern können. Die Tendenz der Grossverteiler, kleine regionale Verteilzentren in Grossverteilzentralen zusammenzufassen, wird in den kommenden Jahren weitere Potenziale für Cargo-Domino-Transporte mit sich bringen.

Massgeschneiderte Angebote für Ganzzüge.

Im Zusammenhang mit der Übernahme der Lokoop-Verkehre differenzierte SBB Cargo das Angebot bei den Ganzzügen und bietet den Kunden neu zwei unterschiedliche Qualitätsniveaus an:

- Beim Qualitätsprodukt «Cargo Train flexi» profitiert der Kunde von Zusatzleistungen und hoher Flexibilität bei der Transportabwicklung (Zeitfenster, Mengen).
- Beim Basisprodukt «Cargo Train fix» verzichtet der Kunde auf Zusatzleistungen und bestellt feste Mengengerüste und Zeitfenster, was SBB Cargo eine noch wirtschaftlichere Produktion ermöglicht, die sich in einem günstigeren Preis niederschlägt.

Mit dem Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2002 führte SBB Cargo schliesslich das Cargo-Express-Tagesnetz ein. Dieses funktioniert nach den gleichen Grundsätzen wie das Cargo-Express-Nachtnetz: Mit nur einmaligem Rangieren ergeben sich kurze Laufzeiten zwischen den wichtigsten Güterverkehrspunkten im Binnenverkehr. Für Frischprodukte und zeitempfindliche Güter kann damit die Bahn eine echte Transportalternative zur Strasse anbieten.

Neue Loks.

Erstmals seit den legendären «Krokodilen» nahm die SBB wieder eigens für den Güterverkehr konzipierte Lokomotiven in Betrieb. Die Bombardier-Lok Re 482 ist eine Zweisystemlok, die sowohl auf dem schweizerischen wie dem deutschen Schienennetz grenzüberschreitend eingesetzt werden kann. Sie ist primär für die Traktion auf der Achse Köln–Basel–Erstfeld (Chiasso) bestimmt, aber auch vor anderen Zügen in der Schweiz wie in Deutschland anzutreffen. Die erste Serie von zehn Stück wurde Mitte Juni 2002 in Betrieb genommen. Von der im August nachbestellten zweiten Serie von 40 Exemplaren wurden im Dezember bereits die ersten drei Exemplare abgeliefert. Jede der neuen Güterzugloks kostete rund 4,5 Millionen Franken und ist damit rund 30 Prozent günstiger als die ab 1991 beschafften Universalloks Re 460.

Im Industriewerk Bellinzona wurde die erste Re 420 (neu Re 421) erfolgreich zur Zweisystemlok umgebaut und ist damit wie die Re 482 grenzüberschreitend sowohl auf dem deutschen wie dem schweizerischen Netz einsetzbar. Der Umbau von vorerst weiteren zwölf Loks hat begonnen.

Für die grenzüberschreitende Traktion Schweiz–Italien genügt die Zweisystemtechnologie nicht. Aufgrund der unterschiedlichen Stromsysteme werden Zweistromloks für 15 kV Wechselstrom und 3 kV Gleichstrom benötigt. Die SBB bewilligte im April 100 Millionen Franken für die Beschaffung einer ersten Tranche von 18 Zweistromloks für den Verkehr Schweiz–Italien. Die Ausschreibung nach WTO wurde im Berichtsjahr abgeschlossen, die Vergabe erfolgt im Frühjahr 2003.

Neue Rangierfahrzeuge und «leisere» Güterwagen.

Erneuert und vereinheitlicht wird die Flotte der Rangierfahrzeuge. SBB Cargo erhält 40 Stück der auch für die Divisionen Infrastruktur und Personenverkehr zu beschaffenden Dieselloks der Baureihe Am 843 von Vossloh AG in Kiel. Sie werden nach der schrittweisen Ablieferung ab Herbst 2003 den regionalen Cargo-teams eine wirtschaftlichere Produktion ermöglichen.

Erstmals seit rund zehn Jahren nahm SBB Cargo grössere Serien neuer Güterwagen in Betrieb. Im Berichtsjahr begann die Ablieferung von 150 Kühlwagen (Typ Hbbillns-uy) sowie von 120 Getreidetransportwagen (Typ Tagnpps), welche die neuesten lebensmittelrechtlichen Vorschriften erfüllen und die älteren Aluminiumwagen aus den 70er-Jahren ersetzen. Zur Beschaffung ausgeschrieben wurden weitere 100 Getreidewagen, 200 Containertragwagen (Typ Sgnss) sowie 200 Schiebewandwagen (Typ Hbbillnss), ausserdem 270 Behälter für das Produkt Cargo Domino. Sämtliche neuen Wagen sind mit lärmarmen Bremsen mit Kunststoffsohlen ausgerüstet. Damit lassen sich Lärminderungen von rund 10 Dezibel erreichen, was als Halbierung des Lärms wahrgenommen wird.

Entgleisungsdetektoren: Mit Ausrüstung in Verzug.

In den Serviceanlagen von Cargo-Service-Rollmaterial (G-SR) begann die Nachrüstung von 623 Spezialwagen für Mineralölprodukte mit Entgleisungsdetektoren. Die Kosten von insgesamt rund 1,3 Millionen Franken wurden dem Gefahrgutfonds belastet. Der Einbau der Detektoren ist Bestandteil der am 27. Juni 2002 unterzeichneten Erklärung zwischen Bund (UVEK), Schweizerischer Gesellschaft für chemische Industrie (SGCI) und der SBB zur Reduktion der Risiken beim Transport gefährlicher Güter. Mit der Unterzeichnung der Vereinbarung hatte sich die SBB verpflichtet, die 623 Kesselwagen bis Anfang 2003 mit Entgleisungsdetektoren auszurüsten. Die Arbeiten sind aufgrund ungenügender Verfügbarkeit der umzurüstenden Wagen in Verzug geraten. Per Ende 2002 konnten erst 400 Kesselwagen umgerüstet werden.

Kundenzufriedenheit verbessert.

Die Zufriedenheit der Cargo-Kunden verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr erneut leicht und erreichte auf der Zehnerskala den Wert von 7,47 Punkten (Vorjahr 7,38 Punkte). Vor allem bei der Rechnungsstellung und der Betreuung durch das Kunden Service Center (KSC) gab es eine bessere Bewertung. Die Reorganisation des KSC mit der Gliederung in Branchen und dem Aufbau einer Tele-Sales-Abteilung für Klein- und Gelegenheitskunden trägt somit erste Früchte. Schlechtere Noten erhielt SBB Cargo bei der Kundenberatung. Die Gründe dafür sind einerseits bei neu in die Befragung aufgenommenen Kriterien zu suchen – so wurde auch nach dem «Beitrag zu Transport- und Logistikkonzepten» gefragt –, andererseits bei den zahlreichen personellen Wechseln in Folge der Reorganisation des Verkaufs Ende 2001 / Anfang 2002.

Bei der Pünktlichkeit hat SBB Cargo die Ziele erreicht. Gesamthaft verkehrten 91 Prozent der Güterzüge pünktlich, das heisst mit einer Verspätung von maximal 30 Minuten. Das ist ein Prozentpunkt besser als die Zielvorgabe. Im traditionell pünktlicheren Binnenverkehr erreichten sogar 93 Prozent der Züge das Ziel innerhalb dieser Vorgabe.

Reorganisation sozialverträglich umgesetzt.

Zum Jahresende betrug der Personalbestand von SBB Cargo 4929 Vollzeitstellen (Vorjahr: 5182). Der Abbau erfolgte durch natürliche Fluktuation und mit einem Stellenabbauprogramm in der zweiten Jahreshälfte. Damit reagierte SBB Cargo auf den Konjunktureinbruch. Vom Abbauprogramm betroffen waren insgesamt 113 Mitarbeitende, sowohl in der Zentrale von SBB Cargo in Basel als auch in den Regionen. Der Abbau erfolgt sozialverträglich und nach dem SBB-Grundsatz, dass aus wirtschaftlichen Gründen keine Entlassungen erfolgen. Der grösste Teil des Abbaus erfolgt über vorzeitige Pensionierungen in der Fläche. Die übrigen Betroffenen wurden im SBB-Projekt «Chance» begleitet und gefördert.

Per 1. März verkaufte SBB Cargo die Cargo-Service-Center-Lagerhäuser, die keinen direkten Bezug zum Bahntransport aufweisen, an den europäischen Logistikkonzern Rhenus Alpina. Für die 41 übergetretenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gelten auch beim neuen Besitzer die Bestimmungen des GAV SBB Cargo.

Ausblick verspricht Spannung.

Das strategische Ziel, auf den Nord-Süd-Achsen stark zu wachsen, steht auch 2003 für SBB Cargo im Vordergrund: dies trotz erschwerten Start ins neue Jahr mit Konjunkturschwäche und anhaltender Sperrung des wichtigen Tunnels Monte Olimpino II bei Chiasso. Der Aufbau beziehungsweise die Weiterentwicklung der Swiss-Rail-Cargo-Töchter in Deutschland und Italien hat oberste Priorität. Notwendig sind dazu die Konsolidierung und der Ausbau des Verkaufs in Deutschland sowie der (Wieder-)Aufbau des Verkaufs in Italien. Auf der deutschen Rheinachse wird SBB Cargo die Produktion weiterentwickeln. In Norditalien gilt es, die eigene Produktionsfähigkeit von null aus schrittweise aufzubauen.

Im Schweizer Transportmarkt will SBB Cargo ihre Position stärken. Das Projekt «Neuer Wagenladungsverkehr» ist ein wichtiges Element dazu. Das Cargo-Express-Tagesnetz und Cargo Domino gilt es weiterzuentwickeln, um die trotz Konjunkturflaute positive Entwicklung im Binnenverkehr fortzusetzen und damit auf ein moderates Wachstum in der Schweiz hinzuarbeiten.

Der Beschluss der SBB, in Norditalien eigene Züge im Open Access verkehren zu lassen, hat viel Bewegung in den Markt gebracht. SBB Cargo erwartet, dass sich im Laufe des Jahres 2003 die Konkurrenz unter den Güterbahnen noch verschärfen wird und womöglich weitere neue Mitbewerber sowohl in der Schweiz wie in Norditalien auf den Markt drängen werden.