

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (2003)

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](#)

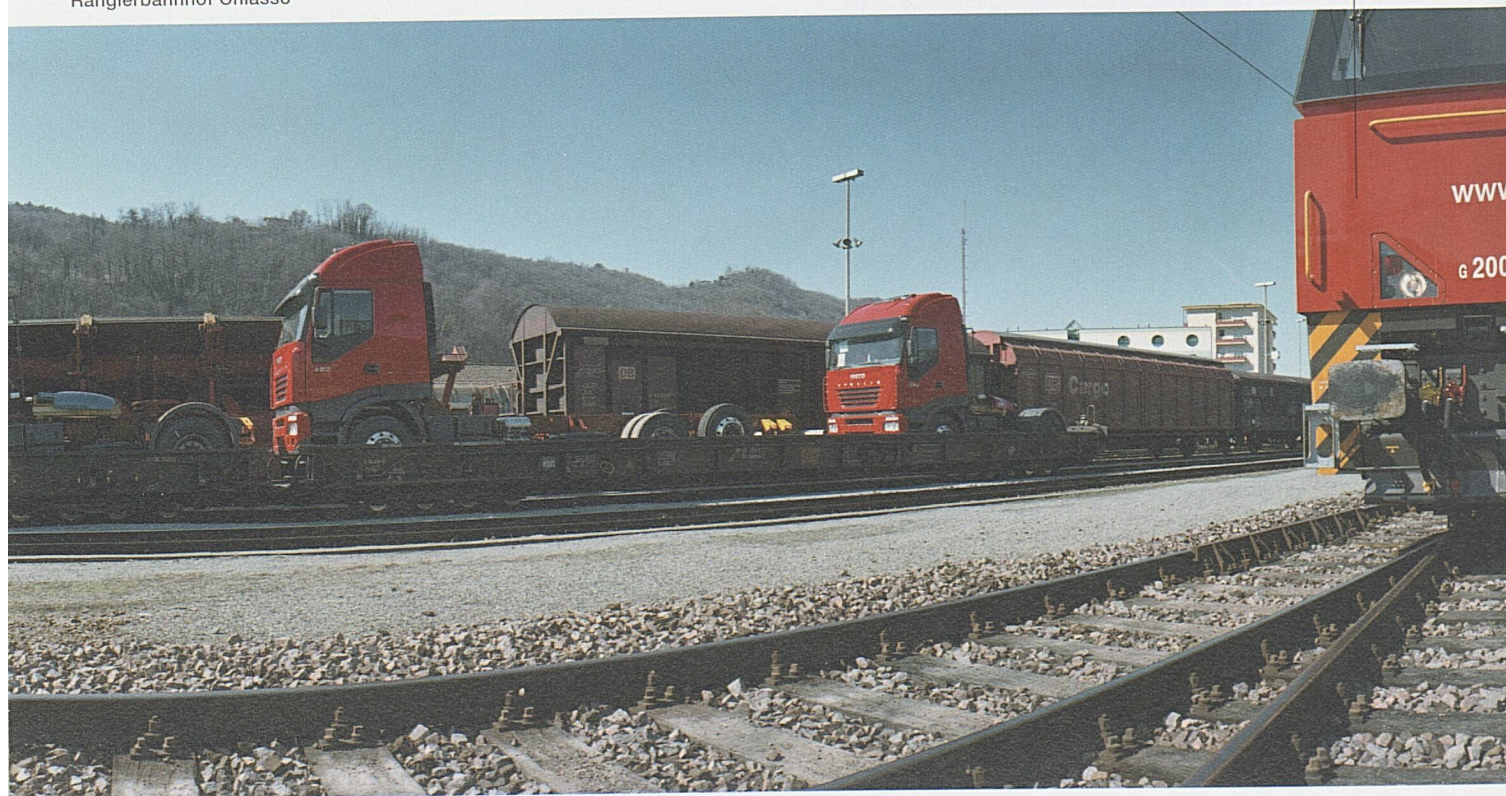
Terms of use

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: 26.12.2025

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

Rangierbahnhof Chiasso



Investitionen in die Zukunft. Der internationale Güterverkehr erfordert einiges an Flexibilität – auch beim Rollmaterial.
SBB Cargo verfügt über moderne Diesellokomotiven vom Typ Am 840 (Bild) für nicht elektrifizierte Strecken in Italien. Das ist nur ein Beispiel. SBB Cargo investiert viel Geld in die Erneuerung ihrer Flotte.
So sind allein für den Verkehr Schweiz–Italien 39 neueste Elektrolokomotiven im Wert von CHF 210 Mio. bestellt.



Gutes Gespam. SBB Cargo hat Geschäftsnetze erhalten durch ihre beiden Tochterfirmen in Deutschland und Italien. Die beiden Unternehmen profitieren von der liberalisierten europäischen Güterverkehrslandschaft und werden durch die Integration der beiden Tochterfirmen in ein einziges Unternehmen zu einer starken Wettbewerbskraft. SBB Cargo hat eine starke Wettbewerbsdynamik entwickelt, die sich in den letzten Jahren in einer starken Wettbewerbsdynamik manifestiert hat. SBB Cargo baut damit eine leistungsstarke, durchgehende Verbindung zwischen den grossen Wirtschaftszentren Deutschlands und Norditaliens auf.

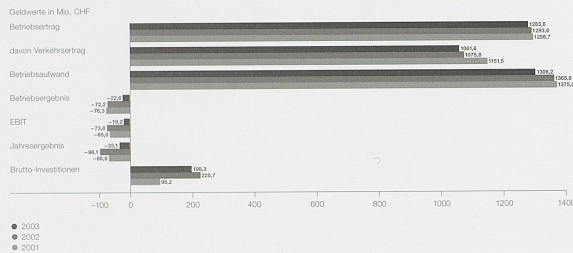
Starke Leistung. Mit 9,94 Milliarden Tonnenkilometern verzeichnete SBB Cargo 2003 trotz schlechter Wirtschaftslage ein Wachstum von 2,1%. Seit der europäischen Güterverkehrsliberalisierung wurde, ist eine starke Wettbewerbsdynamik entstanden. Während im schweizerischen Verkehr (und damit im alpenquerenden Verkehr) ein starkes Wachstum zu verzeichnen ist, ist im deutschen Markt ein starker Wettbewerb zu erwarten. SBB Cargo Markanteile im internationalen Nord-Süd-Verkehr dazu.

Güter im Takt. Innovation im Güterverkehr: Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2003 führte SBB Cargo auf den Transitachsen via Gotthard und Simplon einen systematisierten Fahrplan ein. Wie beim Taktfahrplan im Personennahverkehr fährt die Mehrheit der Züge seither in festen Intervallen. Das senkt Kosten und erhöht die Produktivität. Und bildet die Basis, um auf dieser zentralen Achse weiter stark zu wachsen.

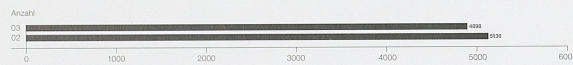
Trendwende. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2003 setzte SBB Cargo die erste Phase des Neuen Wagenladungsverkehrs um. Zusammen mit einem strikten Kostenmanagement trug diese seit Jahrzehnten grösste Umstellung im Güterzugfahrplan wesentlich zum stark verbesserten Finanzergebnis von SBB Cargo bei. 2003 war somit eine wichtige Etappe auf dem Weg zum angestrebten positiven Ergebnis. Der Jahresverlust reduzierte den gegenüber dem Vorjahr um 65,6% und beträgt noch CHF 36,1 Mio.

Wirtschaftliche Integration. Gute Aussichten am Horizont: Seit dem offiziellen Markteintritt in Italien am 15. Dezember 2003 kann SBB Cargo als erste Güterbahn Europas auf der wichtigen Nord-Süd-Achse ein Angebot aus einer Hand mit durchgehend geplanten und gelieferten Zügen anbieten – und das mit Schweizer Qualität und Präzision. Das entspricht den Wünschen der Kunden.

Güterverkehr im Überblick¹.



Mitarbeitende².



¹ Segmentrechnung. Konzentrierte Erträge und Aufwände nicht eliminiert.
² FTE im Jahresmittel inkl. Tochtergesellschaften.

Strategische Ziele Güterverkehr. Markt Europa: Nutzen der Wachstumsmöglichkeiten auf der verkehrsstarken Nord-Süd-Achse zwischen Benelux/Deutschland und Italien. Starkes Wachstum mit hoher Produktivität. Markt Schweiz: Wachstum mit neuen Produkten. Steigerung der Produktivität.

Mit täglich über 2300 Güterzügen bewältigt SBB Cargo jährlich eine Verkehrsleistung von 9,9 Milliarden Tonnenkilometern und betreibt für ihre Kunden ein Netz von über 675 Güterzustellpunkten mit 600 Freiverladeanlagen und 2450 Anschlussgleisen. SBB Cargo entlastet damit das Strassennetz um über 20 000 Lastwagenfahrten, Tag für Tag, in der Schweiz und auf der europäischen Nord-Süd-Achse.

Auf Zielkurs.

SBB Cargo konnte im Geschäftsjahr eine Trendwende vollziehen und den Vorjahresverlust von CHF 96,1 Mio. um 65,6% auf CHF 33,1 Mio. reduzieren. Damit wurde ein wesentlicher Schritt hin zum angestrebten positiven Ergebnis gemacht. Die Verkehrsleistung erfuhr 2003, trotz weiterhin schwierigem wirtschaftlichem Umfeld, eine leichte Steigerung. Mit der Aufnahme des Pilotbetriebes in Italien und der Umsetzung des Neuen Wagenladungsverkehrs in der Schweiz hat SBB Cargo die Realisierung von zwei Schlüsselprojekten eingeleitet.

Mit 9,94 Mia. Tonnenkilometern (Vorjahr 9,73 Mia.) konnte der Güterverkehr trotz anhaltender Rezession ein leichtes Wachstum von 2,1% verzeichnen. Die transportierte Menge blieb mit 54,8 Mio. Tonnen (Vorjahr 54,9 Mio. Tonnen) beinahe stabil (-0,3%). Der Verkehrsertrag schloss mit CHF 1,062 Mia. (-1,3%) leicht unter dem Vorjahr (CHF 1,076 Mia.) ab. Dank der Umsatzentwicklung, Restrukturierungsmaßnahmen sowie einem strikten Kostenmanagement erzielte SBB Cargo bei einem leicht sinkenden Betriebsertrag von CHF 1,284 Mia. (-0,8%) und einem stärker rückläufigen Betriebsaufwand (-4,4%) ein um 68,7% besseres Betriebsergebnis von CHF -22,6 Mio. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) verbesserte sich um 74% auf CHF -19,2 Mio. Dies schlägt sich in einem ebenfalls stark verbesserten Jahresergebnis nieder. Der Jahresverlust reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 65,6% und beträgt CHF 33,1 Mio. (Vorjahr: CHF 96,1 Mio.). Damit erreicht SBB Cargo eine wichtige Etappe auf dem Weg zum angestrebten positiven Ergebnis im Geschäftsjahr 2005.

Verkehrszunahme trotz Rezession und Streckensperrung.

Die Verkehrsleistung widerspiegelt einerseits die 2003 anhaltend schwache Wirtschaftslage mit einer Konsolidierung der Gütertransporte auf niedrigem Niveau, andererseits die Dynamik des liberalisierten Schienengüterverkehrsmarktes. Während SBB Cargo im schweizerischen Verkehr (und damit auch im alpenquerenden Verkehr von Grenze zu Grenze) Marktanteile an Wettbewerber verlor, gewann SBB Cargo Marktanteile im nichtschweizerischen Verkehr dazu. In der Gesamtbilanz resultierte trotz Konjunkturbaisse eine Steigerung der Verkehrsleistung um 204 Mio. Tonnenkilometer (+2,1%).

Verluste durch Sperrung. Die mehrmonatige Totalsper-
rung des Tunnels Monte Olimpino II südlich von Chiasso
hatte zur Folge, dass im Verkehr von und nach Italien
Umsatzverluste von geschätzten CHF 10 Mio. hinge-
nommen werden mussten. Der Tunnel war wegen Was-
sereinbrüchen von Ende November 2002 bis 5. Mai
2003 total gesperrt, danach bis 7. August 2003 nur
einspurig befahrbar. Dadurch wurden Verkehre an die
Brenner-Achse und an die Strasse verloren.

Stark zurückgegangen sind die Verkehre ab den
Basler Rheinhäfen. Auf Grund des lang andauernden
Niedrigwasserstandes und der damit verbundenen hö-
heren Schiffsfrachten haben die Verlader in erster Linie
bestehende Lagervorräte abgebaut. Nur teilweise wähl-
ten sie den Ganzbahnweg ab den Nordseehäfen als
Alternative. Davon konnte zwar auch Swiss Rail Cargo
Köln mit insgesamt 236 so genannten Spotzügen für
Chemie- und Mineralölkunden profitieren, insgesamt
resultierte jedoch ein Umsatzverlust von CHF 15 Mio.

Resultate der einzelnen Verkehrsbereiche.

Die einzelnen Verkehrsbereiche zeigen folgendes Bild:

- Der Exportverkehr ist weiter stark rückläufig und er-
reichte noch 0,56 Mia. Tonnenkilometer (–21,8%).
- Der Transitverkehr ging um 4,6% auf 5,02 Mia. Ton-
nenkilometer zurück.
- Der Importverkehr nahm um 1,0% auf 1,31 Mia. Ton-
nenkilometer zu.
- Der Binnenverkehr nahm um 2,2% auf 2,4 Mia. Ton-
nenkilometer zu.

Mit 9,94 Mia. Tonnenkilometern (Vorjahr 9,73 Mia.)
konnte der Güterverkehr trotz anhaltender
Rezession ein leichtes Wachstum von 2,1%
verzeichnen. Die transportierte Menge blieb mit
54,8 Mio. Tonnen (Vorjahr 54,9 Mio. Tonnen)
beinahe stabil (–0,3%).

Im ausländischen Verkehr erbrachte die Tochterunter-
nehmung Swiss Rail Cargo Köln (SRCK) ihre Leistung
erstmal während eines vollen Kalenderjahres und konn-
te die Verkehrsleistung um 492 Mio. Tonnenkilometer
auf gut das Fünffache steigern. Der Erfolg des Aufbaus
in Deutschland wirkte sich im Berichtsjahr auch auf den
Umsatz aus. Dieser stieg gegenüber dem Vorjahr von
CHF 3,6 Mio. auf CHF 34,3 Mio. Mit diesem Ergebnis
übertraf SBB Cargo die Verluste an Wettbewerber im
schweizerischen Verkehr. Erstmals erzielte SBB Cargo
eine kleine Verkehrsleistung in Italien.

Verkehrsleistung.

(Mio. Nettotonnenkilometer)	2003	2002	Veränderung
Binnen	2 403	2 351	+2,2 %
Export	557	712	–21,8 %
Import	1 308	1 295	+1,0 %
Transit	5 017	5 261	–4,6 %
Ausland (D/I)	651	113	+474,5 %
Total	9 936	9 732	+2,1 %

Entwicklung der Branchen. Nach Branchen und Umsatz
aufgeschlüsselt verzeichnen die folgenden Branchen
Rückgänge: Agro (niedrigere Getreide- und Zucker-
rübenernte), Bau (Wegfall Tonzüge an Wettbewerber),
Chemie/Mineralöl und Siderurgie (Niedrigwasser Rhein
und Verluste an Wettbewerber), Holz/Papier (niedrigere
Nachfrage nach Papier) und Post (interne Optimierung
des Kunden), während die Branchen Handel (vermehrte
Transporte der Grossverteiler, neues Produkt Cargo
Domino) und – dem langjährigen Trend folgend – der
kombinierte Verkehr einen Mehrumsatz ausweisen
können.

Alpenquerender Verkehr am Gotthard und Simplon.

Der Rückgang des alpenquerenden Verkehrs widerspiegelt den zunehmenden Wettbewerb im Schienengüterverkehr und die fünfmonatige Schliessung des Tunnels Monte Olimpino II. Wegen der Tunnelschliessung gingen SBB Cargo rund 1 Mio. Nettotonnen im alpenquerenden Verkehr verloren. Als bisherige faktische Monopolistin am Gotthard verliert SBB Cargo Marktanteile in der Schweiz, während sie im Ausland (Deutschland und Italien) Marktanteile dazugewinnt. Den weniger beförderten Tonnen stehen längere Transportdistanzen gegenüber, weil immer öfter eine einzige Bahngesellschaft – in Konkurrenz zu anderen – für die ganze Transportstrecke verantwortlich zeichnet. SBB Cargo verlor vor allem «bunte Züge» im Wagenladungsverkehr und einzelne Ganzzüge. Dieser Trend wird sich in den kommenden Jahren fortsetzen. Bei der Rollenden Autobahn (Rola) setzte sich der Trend der Umlagerung der Verkehre von der Gotthard- auf die für die Rola infrastrukturell besser ausgerüstete Lötschberg-Simplon-Achse fort. Damit verbunden ist der Operator-Wechsel von SBB Cargo zur Gesellschaft RAlpin, deren Züge in der Schweiz von BLS Cargo gefahren werden. Die Lötschberg-Simplon-Achse ist im Unterschied zur Gotthard-Achse auch für Lastwagen mit einer Eckhöhe von 4 Metern ausgebaut.

Alpenquerender Verkehr.

(Mio. Nettotonnen)	2003	2002	Differenz
Wagenladungsverkehr	7,48	8,61	-13,2 %
Unbegleiteter			
kombinierter Verkehr	11,07	11,19	-1,1 %
Rollende Landstrasse	0,70	0,87	-19,3 %
Total	19,25	20,67	-6,9 %

Markteintritt Italien.

Im Dezember 2002 hat die SBB beschlossen, den Markteintritt in Norditalien in Angriff zu nehmen und dafür eine eigene Tochterunternehmung aufzubauen. Damit wurde zugleich das gemeinsame Projekt Transalp mit FS Trenitalia Cargo beendet.

Die formelle Gründung der Swiss Rail Cargo Italy s.r.l. (SRCI) erfolgte Ende Januar 2003. Ein knappes Jahr später war es so weit: Am 15. Dezember 2003 hat Swiss Rail Cargo Italy mit dem ersten Zug von Chiasso nach Monza-Lecco in Norditalien den Pilotbetrieb aufgenommen. SBB Cargo ist damit die erste Bahn Europas, die Güterzüge zwischen Deutschland und Italien in durchgehender Transportverantwortung planen und durchführen kann. Den regulären Betrieb in Italien nimmt SBB Cargo Mitte April 2004 mit weiteren Zügen ab Chiasso auf.

Gewaltige Herausforderung. Der Aufbau der italienischen Tochterfirma in derart kurzer Zeit stellte die beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor gewaltige Herausforderungen. Meilensteine waren die rechtliche Gründung der Swiss Rail Cargo Italy am 29. Januar 2003, die Lizenzierung als italienische Eisenbahnverkehrsunternehmung (EVU) am 26. März 2003 sowie die Ausstellung der Sicherheitslizenz (Certificato di Sicurezza Cesifer) am 27. November 2003. Grosse Anstrengungen unternahm SBB Cargo bei der Ausbildung des Personals – Lokführer, Visiteure, Rangierpersonal. Mehr Zeit als erwartet benötigte die Industrie für die Lieferung und Zulassung der Lokomotiven. Mit dem Kauf der «Rail Italy», einer kleinen italienischen Werkbahn, sicherte SBB Cargo den Start ab.

SBB Cargo will mit dem Aufbau der Swiss Rail Cargo Italy die Qualität und Pünktlichkeit im Schienengüterverkehr mit Norditalien auf ein mit der Schweiz vergleichbares Niveau bringen. Die Bahn soll damit für die Kunden des grossen norditalienischen Marktes wieder attraktiv und die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene weiter vorangetrieben werden. Um näher bei den Kunden zu sein, hat SBB Cargo Ende 2003 ihr Verkaufsbüro in Milano wiedereröffnet.

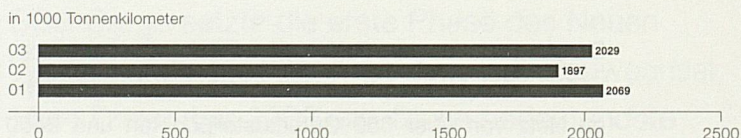
Konkurrenz ...

In der zweiten Hälfte 2003 fuhren jede Woche bereits rund 90 Züge der SBB Cargo-Tochterunternehmung Swiss Rail Cargo Köln auf der deutschen Rhein-Achse. Damit ist SBB Cargo der Markteintritt in Deutschland gelungen. Der Kunde kann auf dieser Strecke nun zwischen mehreren Angeboten wählen: Entweder bucht er seine Transporte bei SBB Cargo und ihren Tochterunternehmen oder bei anderen im Wettbewerb tätigen Cargo-Bahnen.

Anstelle der traditionellen Kooperationsverkehre, welche die gewünschte Qualität nicht erreichten, beginnt sich dieses neue Modell durchzusetzen. Eine einzige Bahn übernimmt den Transport auf der ganzen Strecke und verantwortet gegenüber den Kunden Pünktlichkeit und grenzüberschreitende Zuverlässigkeit.

Diese Entwicklung wird auf die Bahnunternehmen Konsequenzen haben. Die DB Cargo-Gruppe wird ihre Vormachtstellung auf der deutschen Rhein-Ruhr-Achse (Köln–Basel) verlieren. SBB Cargo gehört auf dieser Achse zu den Gewinnern und wird hier ihren Marktanteil steigern. Am Gotthard ist die Situation umgekehrt: SBB Cargo wird auf der Gotthardstrecke bis zu einem Drittel ihres Verkehrs an Konkurrenzbahnen verlieren und ihre beherrschende Stellung einbüßen. In Norditalien treten neben FS/Trenitalia Cargo sowie den Ferrovie Nord Cargo weitere neue Unternehmen am Markt auf. Den Anfang machte die Rail Traction Company, die am Brenner operiert. SBB Cargo folgte Ende 2003. Die DB-Gruppe arbeitet ebenfalls am Markteintritt in Italien.

Nettotonnenkilometer pro Personaleinheit.



... und Kooperation.

Weiterhin wickelt SBB Cargo die Import-, Export- sowie einen Teil der Nord-Süd-Verkehre in Kooperation mit DB Cargo (Railion) und Trenitalia Cargo ab. Die umfassenden Kooperationen mit den Nachbarbahnen SNCF Fret und Rail Cargo Austria (ÖBB) wurden vertieft. Zu diesen traditionellen kommen neue Partner hinzu. Seit April 2003 fährt beispielsweise die Ferrovie Nord Milano (FN Cargo) im Auftrag von SBB Cargo Züge auf dem Abschnitt Chiasso–Desio, weitere Relationen kamen seither dazu.

Im Oktober 2003 gingen SBB Cargo und ERS Railways BV eine Kooperation ein, um die Qualität der Bahnverkehre auf der Achse Rotterdam–Norditalien zu verbessern. ERS ist ein Gemeinschaftsunternehmen der weltweit tätigen Seefrachtunternehmen Maersk Sealand und P&O Nedlloyd.

Sanierung des Wagenladungsverkehrs.

Der Wagenladungsverkehr ist das Rückgrat des schweizerischen Schienengüterverkehrs. Über das engmaschige Netz von über 650 Güterzustellpunkten und 2450 Anschlussgleiskunden stellt SBB Cargo jährlich über 1,2 Mio. Güterwagen zu. Der Wagenladungsverkehr verursachte im Jahr 2002 in der Rechnung von SBB Cargo einen Verlust von rund CHF 36 Mio. Weitere Einsparungen waren mit dem bisherigen Produktionssystem nicht mehr möglich.

In dieser Situation prüfte SBB Cargo zwei Möglichkeiten. Die Variante «Redimensionierung» sah vor, die Zustellpunkte radikal zu reduzieren und dabei mindestens CHF 70 Mio. einzusparen. Mit der Variante «Optimierung» schlug SBB Cargo vor, die Struktur der regionalen Produktion zu ändern und dadurch die Spitzenbelastung am Morgen und Abend zu reduzieren.

Flächenbedienung bleibt erhalten.

Die SBB entschied sich im Juni 2003 für die zweite Möglichkeit. Den Ausschlag dazu gab, dass der Wagenladungsverkehr damit ein flächendeckendes Produkt bleibt. Insgesamt spart SBB Cargo mit der Variante «Optimierung» CHF 29,5 Mio. Die Bedienung der Fläche bleibt in der ganzen Schweiz erhalten und erfolgt wie bisher durch die Teams. Deren Zahl wird jedoch von 120 auf 43 reduziert. Die vergrösserten Teams bearbeiten einen weiteren Einzugsbereich.

Grösste Fahrplanumstellung seit Jahrzehnten. SBB Cargo setzte die erste Phase des Neuen Wagenladungsverkehrs mit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2003 um. Diese bedeutendste Umstellung im Güterzugsfahrplan seit Jahrzehnten erfolgte dank minutiöser Vorbereitung reibungslos und ohne nennenswerte Pannen. Eine grössere Zahl von Kunden war in den Veränderungsprozess einbezogen und arbeitete aktiv mit. Diese enge Zusammenarbeit war ein wesentlicher Erfolgsfaktor für das Projekt. Ab Juli 2004 läuft die zweite Phase des Projektes. Dazu gehören unter anderem die Vorarbeiten für den Einsatz von Rangierloks mit Funkfernsteuerung.

Die Optimierung des Wagenladungsverkehrs erfordert Investitionen in die Rangierbahnhöfe Lausanne und Biel sowie einige Teambahnhöfe. Bereits bewilligt hat die SBB die Erweiterung und Modernisierung des Rangierbahnhofs Lausanne. Die erweiterten Anlagen sollen ab Ende 2006 zur Verfügung stehen.

Investitionen.

SBB Cargo tätigte grosse Investitionen in die Erneuerung der Flotte der Güterlokomotiven und bestellte 39 Lokomotiven im Wert von rund CHF 210 Mio. für den grenzüberschreitenden Verkehr Schweiz–Italien.

Ende Februar 2003 bewilligte die SBB CHF 9,7 Mio. für drei Diesellokomotiven für nicht elektrifizierte Strecken. Lieferant ist Vossloh Locomotives. Die ersten zwei Loks vom Typ Am 840 sind seit Dezember 2003 im Einsatz, die dritte folgt zu Beginn des Jahres 2004.

Für elektrifizierte Strecken kommen Zweistromlokomotiven zum Einsatz, die grenzüberschreitend sowohl in der Schweiz wie in Italien verkehren können. Siemens Schweiz liefert 18 Zweistromlokomotiven vom Typ Re 474 aus der Europrinter-Familie. Die Lieferung beginnt im Juni 2004. Der Beschaffungspreis beträgt CHF 99 Mio. Bombardier Transportation liefert 18 Zweistromlokomotiven vom Typ Re 484 aus der Traxx-Familie. Der Beschaffungspreis beträgt ebenfalls CHF 99 Mio. Die Lieferung erfolgt ab Dezember 2004.

Fortgesetzt hat SBB Cargo die Erneuerung der Güterwagenflotte. Die Ablieferung der im Vorjahr bestellten Tragwagen für den Transport von Cargo-Domino-Wechselbehältern hat begonnen, ebenso die Ablieferung von 200 modernen Schiebewandwagen und 270 Cargo-Domino-Behältern dreier verschiedener Typen. Neu bestellt wurden im Berichtsjahr weitere 400 Schiebewandwagen. Alle neuen Güterwagen werden konsequent mit lärmarmen Kunststoffbremssohlen ausgerüstet.

Insgesamt investierte SBB Cargo im Berichtsjahr CHF 169 Mio. in neues Rollmaterial.

Grösste Fahrplanumstellung seit Jahrzehnten. SBB Cargo setzte die erste Phase des Neuen Wagenladungsverkehrs mit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2003 um. Diese bedeutendste Umstellung im Güterzugsfahrplan seit Jahrzehnten erfolgte dank minutiöser Vorbereitung reibungslos und ohne nennenswerte Pannen. Eine grössere Zahl von Kunden war in den Veränderungsprozess einbezogen und arbeitete aktiv mit. Diese enge Zusammenarbeit war ein wesentlicher Erfolgsfaktor für das Projekt.

Umbauten.

Im Industrierwerk Bellinzona wurden weitere 12 Lokomotiven des Typs Re 420 für den grenzüberschreitenden Einsatz Deutschland–Schweiz umgebaut (neue Bezeichnung Re 421). Das Industrierwerk Bellinzona hat ausserdem drei Loks vom Typ Re 420 mit einer Führerstandklimatisierung nachgerüstet. Nach Abschluss der Testphase soll eine grössere Anzahl Loks der Typen Re 420/430/620 analog umgebaut werden.

Mehr Sicherheit mit Entgleisungsdetektoren.

Abschliessen konnte SBB Cargo die Ausrüstung von 623 Güterwagen für den Transport von Chemikalien und Benzin mit Entgleisungsdetektoren. Die Kosten dafür betrugen CHF 1,3 Mio. Die Nachrüstung von 1000 weiteren Wagen für Gefahrguttransporte ist bewilligt und befindet sich in Vorbereitung.

Gateway Basel-Nord.

Im Norden von Basel kaufte SBB Cargo ein 1000 Meter langes und bis zu 180 Meter breites Grundstück des ehemaligen badischen Rangierbahnhofs. Bis im Jahr 2008 soll auf dem 13,7 Hektaren grossen Areal ein Gateway für den kombinierten Verkehr entstehen. Die Anlage wird es erlauben, Züge des kombinierten Verkehrs zu sammeln und neu zu bündeln. Im Gegensatz zu einem klassischen Rangierbahnhof werden dabei nicht die Wagen rangiert, sondern lediglich die Container und Wechselbehälter mit leistungsfähigen Krananlagen umgeladen. Darüber hinaus dient der Gateway auch dem Umschlag Strasse/Schiene für die Region Basel und ersetzt den Containerumschlag Basel-Wolf.

Taktfahrplan über die Alpen.

Zum Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2003 führte SBB Cargo auf den Gütertransitachsen via Gotthard und Simplon einen «systematisierten Fahrplan» ein. Analog zum Taktfahrplan des Personenverkehrs fährt die Mehrheit der Züge seither in festen Intervallen. SBB Cargo senkt damit die Kosten und erhöht die Produktivität. Der systematisierte Fahrplan bildet die Basis, um auf dieser Achse weiter stark zu wachsen.

Prinzip Skillift. Die Funktionsweise des neuen Fahrplans ist einfach. Nach dem Prinzip eines Skillifts fahren die Loks auf der Nord-Süd-Achse rund um die Uhr in regelmässigen Intervallen. Die eintreffenden Güterlasten sind nicht mehr fix einem bestimmten Zug zugeordnet, sondern werden – etwas vereinfacht dargestellt – an die nächste abfahrende Lok angehängt und auf die Reise geschickt. SBB Cargo kann damit die unproduktiven Standzeiten von Lok und Lokführer, die an der Grenze auf verspätet eintreffende Züge warten, stark reduzieren.

SBB Cargo rechnet damit, dass im Jahr 2004 rund 80% der Züge auf der Nord-Süd-Achse im Takt fahren werden. Die übrigen 20% sind Züge ausserhalb des Taktsystems, die sehr viel mehr Ressourcen binden, um dieselbe Menge an Gütern zu transportieren. Sie sollen schrittweise in das System integriert werden.

Kundenzufriedenheit leicht rückläufig.

Die Kundenzufriedenheit fiel unter das Niveau des Vorjahres und erreichte durchschnittlich 7,32 Punkte auf einer Zehnerskala (Vorjahr: 7,47 Punkte). Nach Bedeutung der Kunden ergibt sich folgendes differenziertes Bild: Während die kleinen Kunden deutlich schlechtere Noten erteilten, stabilisierte sich die Zufriedenheit der Grosskunden (mit einem Umsatzanteil von 74%) mit 7,4 Punkten auf dem Niveau des Vorjahres.

Die schlechtere Bewertung ist vor allem auf die konsequente Verrechnung aller Zusatzleistungen sowie auf Fehler bei der Inrechnungstellung der Wagenstandsgelder zurückzuführen. Beides verursachte einen spürbaren Anstieg der Beschwerden, die ausserdem nicht innerhalb der geforderten Fristen abgetragen werden konnten. Besser abgeschnitten hat das Verkaufsteam, insbesondere dessen Fachkompetenz und Zuverlässigkeit. Auch das Kunden Service Center in Freiburg erhielt bessere Noten als im Vorjahr.

Höhere Pünktlichkeit im Binnenverkehr. Die Pünktlichkeit der Güterzüge blieb auf hohem Niveau stabil. Gesamthaft verkehrten wie im Vorjahr 90,7% der Güterzüge pünktlich, das heisst mit einer Verspätung von maximal 30 Minuten. Im traditionell pünktlicheren Binnenverkehr erreichten sogar 94,1 Prozent (Vorjahr 93%) der Züge das Ziel innerhalb dieser Vorgabe.

Personalbestand rückläufig. Der durchschnittliche Personalbestand von SBB Cargo ist gegenüber dem Vorjahr um 232 Vollzeitstellen gesunken und betrug im Berichtsjahr inklusive Tochterunternehmen 4898 Vollzeitstellen. Der Abbau in der Schweiz von 251 Stellen ist eine Folge einerseits der Frühpensionierungen im Jahr 2002, die im Berichtsjahr ihre volle Wirkung entfaltete, andererseits der beiden Projekte Neuer Wagenladungsverkehr und Passaggio (Vereinfachung der Grenzadministration). Im Gegensatz dazu erhöhte sich der durchschnittliche Personalbestand im Ausland bei den Tochterunternehmen Swiss Rail Cargo Köln (+5) und Swiss Rail Cargo Italy (+14) um insgesamt 19 Stellen. Dieser Trend – Personalrückgang in der Schweiz, Personalaufbau im Ausland – wird in den nächsten Jahren anhalten. Insgesamt reduzierte sich der Personalaufwand im Berichtsjahr um CHF 44,8 Mio.

Um den Frauenanteil im Unternehmen zu erhöhen, hat SBB Cargo diverse Massnahmen im Bereich Chancengleichheit eingeleitet. So wurde ein Mentoringprogramm für Frauen in Kaderpositionen eingeführt.

Ausblick.

Im Jahr 2004 wird SBB Cargo den Aufbau der italienischen Tochtergesellschaft Swiss Rail Cargo Italy so weit vorantreiben, dass ab Dezember die geplanten grossen Verkehre bewältigt werden können. Parallel dazu werden auch die Swiss Rail Cargo Köln weiterentwickelt und die Transportkompetenz auf der Nord-Süd-Achse gefestigt.

Konsequenzen haben wird für SBB Cargo die aggressive Wettbewerbspolitik von DB Cargo mit ihrem Schweizer Partner BLS Cargo. SBB Cargo rechnet mit massiven Verlusten von bestehenden Verkehren im alpenquerenden Verkehr an diesen Wettbewerber. Der verschärfte Wettbewerb wird ausserdem sinkende Preise zur Folge haben.

Rahmenbedingungen verschlechtern sich. Per 1. Januar 2005 soll die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erhöht werden. Wegen der gleichzeitig geplanten generellen Anhebung der Gewichtslimite im innerschweizerischen Strassenverkehr von 34 auf 40 Tonnen und den damit verbundenen hohen Produktivitätsgewinnen werden sich die Rahmenbedingungen bei den schweren Gütern für die Schiene im Binnenverkehr trotzdem massiv und bedrohlich verschlechtern.

Im Binnenverkehr werden die Sparprogramme des Bundes den Wagenladungsverkehr zusätzlich unter Druck setzen. Vorgesehen ist, die Trassenverbilligungen, die zur Kompensation der Produktivitätsgewinne der 40-Tönnner geschaffen worden sind, vorzeitig aufzuheben. Damit ist der im letzten Jahr optimierte, flächendeckende schweizerische Binnen-Schienen Güterverkehr bedroht.