



SBB Cargo betreibt heute eine Flotte von über 350 Streckenlokomotiven. Die ersten Re 620 und ein Teil der Re 420 werden 2015 40 Jahre alt. Die Reinvestitionsfähigkeit wird somit ein Thema am Ende dieses Jahrzehnts.

## SBB Cargo AG

# Reinvestitionsfähigkeit als nächstes Ziel

SBB Cargo will mittelfristig die Reinvestitionsfähigkeit erreichen. Investitionen, etwa in Güterverkehrsanlagen oder Rollmaterial, sollen aus selber erwirtschafteten Mitteln möglich sein. SBB Cargo legt in den kommenden Jahren die Grundpfeiler für die weitere Entwicklung des Unternehmens und stärkt damit die Position im Markt.

SBB Cargo hat das Geschäftsjahr 2013 mit einem positiven Ergebnis von 14,7 Millionen Schweizer Franken (12,2 Millionen Euro) abgeschlossen (plus 65,9 Millionen Franken über dem Vorjahr). Gleichzeitig nahmen die Güterverkehrserträge insgesamt um 4,7 Prozent zu. Damit hat der Güterverkehr das anspruchsvolle Ziel der „Schwarzen Null“ erreicht und, wie geplant, erstmals seit Anfang der Siebzigerjahre die finanziellen Verluste gestoppt.

Der Betriebsertrag wurde um 3,4 Millionen Franken (2,8 Millionen Euro) gesteigert. Die Verkehrsleistung nahm dabei um 12,3 Milliarden Nettotonnenkilometern zu, was einer Steigerung von 1,5 Prozent entspricht. Das Geschäftsfeld Schweiz leistete hierzu einen Beitrag von 5,2 Milliarden Nettotonnenkilometern (Vorjahr: 5,0 Milliarden). Im vergangenen Jahr hat SBB Cargo die Produktionsnetze, die Flotte und die Verwaltung neu ausgerichtet und da-

mit die Kostenstruktur markant verbessert. Auch konnte das Unternehmen im Wagenladungsverkehr neue Kunden gewinnen – und dies, obwohl die Anzahl der Bedienpunkte reduziert wurde. Im Kombinierten Verkehr nahm das Unternehmen zwei neue Linien in Betrieb.

SBB Cargo International konnte die Marktposition halten, effizienter produzieren und sich finanziell stabilisieren. Im zweiten Halbjahr erzielte das Unternehmen sogar ein ausgeglichenes Periodenergebnis.

### Bediennetz angepasst

SBB Cargo hat den Wagenladungsverkehr bereits 2012 auf eine rentable und nachhaltige Basis gestellt. In einem aufwendigen, breit abgestützten Prozess, in den alle betroffenen Kunden und Kantone einbezogen waren, wurden gemeinsam mit den Kunden und Partnern Lösungen für die Sanierung der schlecht ausgelasteten Bedienpunkte erarbeitet. Ende 2013,

nach gut einem Jahr Betrieb, zeigte sich, dass das sanierte Bediennetz sehr gut funktioniert und Einsparungen von jährlich rund 35 Millionen Schweizer Franken (28,9 Millionen Euro) ermöglichte. Trotz der Anpassungen blieben aber über 98 Prozent des Transportvolumens auf der Schiene.

Mit den Verkehren für DB Schenker Rail erhielt SBB Cargo im letzten Jahr einen der größten Aufträge in der Geschichte des Unternehmens. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 fuhr SBB Cargo erstmals Züge aus diesem Großauftrag durch die Schweiz. SBB Cargo nimmt für DB Schenker Rail Betriebs- und Traktionsleistungen auf den Streckenabschnitten Basel/Singen – Chiasso und Basel – Domodossola wahr. Dank einer gemeinsamen Flottenbewirtschaftung lassen sich die Produktionskapazitäten besser auslasten. So werden unter anderem BR 185 von DB Schenker Rail auch für Überführungsfahrten innerhalb der Schweiz eingesetzt.

### SBB Cargo International stabilisiert sich

SBB Cargo International konnte ihre

Marktposition im dritten Jahr der Ausgründung weiter etablieren, die Effizienz steigern und sich finanziell stabilisieren. Das Unternehmen erreichte 2013 unter anspruchsvollen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ein Ergebnis von –2,8 Millionen Schweizer Franken und verbesserte sich damit gegenüber dem Vorjahr um mehr als 8 Millionen Franken (2012: –11,2 Millionen Franken). Dies trug unter anderem zur positiven Ergebnisentwicklung des gesamten Güterbereichs bei. 2013 betrug die Verkehrsleistung 7806 Millionen Nettotonnenkilometer (+6,2 Prozent). Der Verkehrsertrag fiel mit 247,4 Millionen Franken (204 Millionen Euro) um 19,9 Millionen Franken (16,4 Millionen Euro) höher aus als 2012. SBB Cargo International fuhr in der zweiten Jahreshälfte im Durchschnitt rund 15 Prozent mehr Züge als noch in den ersten Monaten des Jahres. Dieser positive Trend wurde für SBB Cargo International durch die Akquisition von Neuverkehren – unter anderem erstmals ab 2014 auch UKV-Zugpaare der dänischen DFDS Logistics zwischen Davenport (UK) und Novara (I) – bestätigt. Der Hauptgeschäftsbereich liegt nach wie vor zwischen den Nordseehäfen und Norditalien und beschäftigt 600 Mitarbeiter, knapp die Hälfte davon in Italien.

Ab dem zweiten Quartal 2014 wird das Unternehmen dank der neuen Lokführerstandorte in Muttenz und Bellinzona auf der gesamten Achse mit eigenen Lokführern operieren und kann so die Verbindung zwischen Deutschland und Italien optimieren. Die Interoperabilität wird so maßgeblich gesteigert – dies auch im Hinblick auf die Eröffnung des Gotthard-Basis-Tunnels.

Ab Juni 2014 wird Marcel Theis die Geschäftsleitung von SBB Cargo International verstärken. Er stammt aus der IT-Branche und der Supply-Chain-Logistik und war zuletzt als Chief Operating Officer (COO) bei der CFL Cargo S.A. in Luxemburg tätig.

### Gateways neu ausgerichtet

Im Mediationsprozess des Bundesamts für Verkehr (BAV) ist eine neue Ausrichtung zur Terminallandschaft Schweiz verabschiedet worden. Ein neues Großterminal in Basel-Nord steht dabei im Fokus. Das politisch wie verkehrstechnisch umstrittene Gateway Limmattal bei Zürich wird in der ursprünglich geplanten Form nicht mehr weiterverfolgt. Dagegen sollen die regionalen Terminalstandorte in der Schweiz, inklusive Zürich-Limmattal, weiter modernisiert werden. Dies auch im Hinblick auf das strategische Geschäftsfeld Kombierter Verkehr.

SBB Cargo konnte im vergangenen Jahr zwei neue Linien im Kombierten Verkehr innerhalb der Schweiz („Binnen-KV“) eröffnen und für eine weitere Verbindung erste Vorarbeiten leisten. Die neue Linie ins Tessin leistet einen wichtigen Beitrag zu den Verlagerungszielen des Bundes im alpenquerenden Verkehr. Seit Juni 2013 fährt SBB Cargo im Kombierten Verkehr werktags einen Linienzug zwischen Dietikon und Cadenazzo (TI) – mit einer Flügelverbindung nach Lugano Vedeggio. Der Nord-Süd-Shuttle transportiert neben Wechselbrücken auch Sattelaufleger. Seit Januar 2014 verbinden SBB Cargo und die Rail Cargo Group Österreich mit einem neuen Angebot ihre Binnennetze für den Kombierten Verkehr: ein wichtiges Angebot im stetig wachsenden grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr. Mit den KV-Linienzügen können Staus stressfrei umgangen und die Waren somit pünktlich geliefert werden. Die Feinverteilung ab den Umschlagzentren erfolgt per Lastwagen.

### Flottenstrategie

Langlebigkeit ist beim Rollmaterial Voraussetzung für den nachhaltigen Einsatz. SBB Cargo legt mit der neuen Flottenstrategie ihren mittel- bis langfristigen Bedarf an Rollmaterial fest. Im Dezember 2013 verließ die 30. und letzte Hybridlok Eem 923 das Werk von Stadler Rail in Winterthur und nahm den Betrieb auf. Da-



SBB Cargo International vermietet erfolgreich Lokomotiven wie die Re 421 und Re 482 an Drittunternehmen. Im Bild zwei Re 482, die über Railpool GmbH bei der SETG – Salzburger Eisenbahn Transport-Logistik eingesetzt werden.

durch werden auch Streckenlokomotiven des Typs Re 4/4 II stillgelegt. Die im Italienverkehr eingesetzten drei Am-840-Diesellokomotiven wurden durch den Wegfall von Stahlzügen frei und an ein Bauzugverkehrsunternehmen verkauft. Im internationalen Bereich wurden drei Mietloks an MRCE retourniert. Insgesamt reduzierte sich die Flotte der Streckenlokomotiven im Betriebsjahr 2013 um 13 auf 356 Einheiten. Ein Teil der im internationalen Einsatz stehenden Re 482 und Re 421 konnte erfolgreich an Railpool GmbH und TX Logistics vermietet werden. Weitere Re 421 finden auch Einsatz im Personenverkehr bei der SBB und der ostschweizerischen SOB. SBB Cargo hat die gesamte Flotte von 200 vierachsigen Flachwagen für Stammholz, Rohre oder Stahlbetonträger (Typ Snps) in den letzten beiden Jahren saniert und wieder dem Betrieb übergeben. Die Sanierung hat die Lebensdauer der Wagen um 20 Jahre verlängert. Der gesamte eigene Güterwagenpark wurde seit 1994 (über 17.000 Einheiten) stetig reduziert und umfasst heute rund 7500 Einheiten.

Von Peider Trippi  
Fachjournalist, Schweiz