



Mit, in den letzten Jahren von 4000 auf 1800 reduziertem Mitarbeiterbestand will Green Cargo weiterhin ihren rund 50-prozentigen Marktanteil halten. Sie betreibt eine Flotte von 360 Rd2-, Re-, Transmontana- und EuroDual-Lokomotiven sowie 5000 Güterwagen.

Schweden

Green Cargo bleibt am Leben – dank Zuschüssen

Das schwedische Güter-EVU ist schwer angeschlagen. Hoher Preisdruck durch osteuropäische LKW-Fahrer, Verdoppelung der Infrastrukturgebühren, Vorfahrt des SPV, ein überalterter Lokomotiven-Park und nicht zuletzt fehlende Kontinuität bei den CEO führten seit Jahren in eine Dauerkrise.

Die Finanzkrise 2008/09 führte zu einem starken Rückgang in den Transportbedarfen, insbesondere im Wagenladungsverkehr, eines der zwei Standbeine von GC – Green Cargo. Das Geschäft der Systemzüge für die Prozessindustrie litt wesentlich weniger, da der Kursverfall der schwedischen Krone die Exportleistungen aufrecht hielt. Hier geriet das Unternehmen jedoch durch verschiedene Wettbewerber wie Hector Rail, TX Logistik, CFL Cargo und andere Güter-EVU in Bedrängnis. Dennoch gelang es Green Cargo mit der Fokussierung auf Intermodalverkehre in den folgenden Jahren bei wichtigen Kunden wie Coop Sweden AB, ICA Handelskette, Nordic Sugar und Carlsberg den Verkehr stetig auszuweiten. Doch insgesamt musste das Unternehmen hierbei Verkehrs- und Finanzverluste hinnehmen. Als Folge der Finanzverluste erhöhte das Unterneh-

men den Durchschnittspreis pro Tonnenkilometer was zu einem weiteren Umsatzeinbruch führte.

Investitionsschub

Noch vor der Finanzkrise legte GC ein umfassendes Investitionsprogramm auf. Achtzig, rund dreißigjährige Rc2 wurden auf Rd 2 modernisiert. Ebenso erhielten die sechzig T44-Diesellokomotiven ein Refitt und 16 Traxx AC2 von Bombardier wurden neu beschafft. Insgesamt Investitionen im Umfang vom über 3 Milliarden SEK (250 Millionen Euro).

Eurokrise als Zäsur

Im Euroraum nahm ab 2010 die gesamtwirtschaftliche Verschuldung stark zu und führte zu Finanzierungsproblemen. Einige Staaten konnten ihren Zahlungsverpflichtungen ohne Hilfe der EU nicht mehr nachkommen. Entspre-

chend schrumpften allerorts die Wirtschaftsleistungen. Zudem erstarkte die Schwedische Krone um fast 10 Prozent. 2013 lieferte Green Cargo das schlechteste Jahresergebnis mit einem negativen EBITDA-Ergebnis ab und hatte die hohen Verpflichtungen der getätigten Investitionen zu schultern. Letztlich halbierte sich das Verkehrsvolumen seit 2008.

Auf dem Weg zur Insolvenz

Rationalisierungen und ein Personalabbau, die nicht die gewünschten finanziellen Verbesserungen brachten, und rückläufige Einnahmen führten zum Abbau des Eigenkapitals. Die Modernisierung des Lokparks brachte zwar betriebliche Verbesserungen aber wurden kommerziell nicht attraktiver. Die Traktionsleistungen der nunmehr 40-jährigen Lokomotiven entsprechen nicht den heutigen Anforderungen und verfügen über keine Rekuperation. Im zwanzigsten Jahr des Bestehens von Green Cargo läuft das Unternehmen Gefahr in die Insolvenz zu geraten. Ein Beratungsunternehmen ermittelte An-

FOTO UND GRAPHIK: P. TRIPPI-SERVICES

fangs 2020 einen Kapitaleinlagebedarf zwischen 1.2 und 1.4 Milliarden SEK (120 bis 140 Millionen Euro). Mit dem Ausbruch der Corona-Pandemie im März 2020 verschlechterte sich die Lage weiter und im vierten Quartal 2020 droht die Deponierung der Bilanz.

Die schwierigen Situationen sind mehrheitlich folgenden Faktoren geschuldet:

- Gemäß CEO Ted Söderholm die eigenen Unzulänglichkeiten. Es braucht eine bessere Unternehmenskultur, Ordnung, effiziente digitale Prozesse und eine aktivere Führung auf mehreren Ebenen.
- Die Infrastrukturgebühren sind in den letzten 10 Jahren um 280 Prozent gestiegen. Gleichzeitig werden die Straßentransporte immer günstiger.
- Die Ungleichbehandlung zwischen dem Schienen-Personenverkehr und dem Schienengüterverkehr. Im Fahrplan 2020 hatte GC deswegen 13 Prozent an geplanten Stillstandszeiten.
- Seit langem bestehende Unterkapitalisierung des Unternehmens durch den schwedischen Staat.
- Der Staat hat zwei Rollen, eine als Regelverwalter im Transportmarkt für den Straßen- und Bahnverkehr und andererseits als Eigentümer von GC. Diese „Dreiecks-Beziehung“ ist problematisch und führt regelmäßig zu Dissonanzen mit der Speditionsbranche respektive den privaten Güter-Bahngesellschaften.

Pandemie fast ohne Umsatzverluste

Die Erstausswirkungen von Covid-19 waren ein leicht rückläufiges Transportvolumen und ein Umsatzrückgang im ersten Quartal 2020 von 71 Millionen SEK, was 7 Prozent entspricht. Green Cargo hat mehrere Maßnahmen (unter anderem Kurzarbeit in der Verwaltung) umgesetzt, um Kosten zu senken und Umsatzeinbußen zu vermeiden. Pandemiebedingt gingen die Auto- und Flugbenzin-Transporte stark zurück, andererseits haben Holz-, Zellstoff- und Papier- sowie die intermodalen Transporte zugenommen. Für 2020

betrug der Betriebsverlust letztlich 222 Millionen SEK (21,5 Millionen Euro), 2019 waren es minus 111 Millionen SEK (10,7 Millionen Euro). Der Nettoumsatz reduzierte sich im Gesamtjahr 2020 mit 1,37 Prozent nur wenig. Mit über 500 Millionen SEK an neuen Verträgen blickt GC auf ein sehr erfolgreiches Verkaufsjahr zurück.

EU stoppt staatliche Beihilfe

Die von der Regierung geplante Kapitalspritze an GC in der Höhe von 1,4 Milliarden SEK (135,8 Millionen Euro) wurde von der Europäischen Kommission im Januar 2022 nicht genehmigt. Auch der Konkurrent Hector Rail legte bei der Regierung dagegen Protest ein und drohte mit einer Klage bei der EU.

Im Rahmen der parlamentarischen Klimadiskussionen entschied die Schwedische Regierung verschiedene finanzielle Unterstützungen für den Schienen-Güterverkehr:

- Ende 2021 wurde als Pandemie-Unterstützung ein Betrag von 1 Milliarden SEK (97 Millionen Euro) gesprochen. Dieser Betrag entspricht in etwa den Trassengebühren der Güter-EVU für 2020. Eine für 2022 angekündigte Trassenpreiserhöhung um 50 Prozent wird nun über schrittweise Steigerungen bis 2025 abgedeckt.

- An Umweltentschädigung für die Jahre 2021–2025 soll jährlich 450 Millionen SEK (43,7 Millionen Euro) an den SGV ausbezahlt werden.
- Zudem wurde 2022 ein einmaliger Umweltausgleich von 697 Millionen SEK (67,6 Millionen Euro) gesprochen.

Ausblick

In den nächsten Jahren stehen bei Green Cargo weitere hohe Investitionen für die Digitalisierung und den Ersatz der 50-jährigen Lokomotiven an. Sollte es dem Management von GC nicht gelingen eine finanzielle Trendwende durch nachhaltige Produktivitätssteigerungen zu erzielen, werden die gesprochenen EU-konformen Umweltbeiträge bald ihre Wirkung verpuffen. Als Ausweg wird eine, seit 2018 angedachte, Aufspaltung in eine Green Cargo Systemtåg AB (Block- und Systemzüge) und in Green Cargo Vagnlast AB (Wagenladungsverkehr) diskutiert. Erstere hätte dann die gleichen Wettbewerbsbedingungen wie andere private Güter-EVU, letztere soll gezielt durch Umweltfördergelder erhalten bleiben. Damit könnte der WLW gegenüber dem Strassenschwerverkehr bestehen und die Klimaziele haben Bestand.

Peider Trippi



Trotz mehreren Rationalisierungsprojekten steigt der Personalkostenanteil bei Green Cargo kontinuierlich.