



Belgiens Lineas ist mit einem Umsatz von knapp 500 Millionen Euro eines der größten privaten Schienengüterverkehrs-Unternehmen in Europa und setzt auf den Modal Shift sowie den Verkehr in den Häfen Antwerpen, Zeebrugge und Rotterdam.

## Belgien – Lineas

# Turnaround nach Refinanzierung

Nach dem finanziellen Niedergang 2023 beim größten europäischen privaten Schienengüterverkehrsbetreiber Lineas scheinen die im Vorjahr eingeleiteten Reorganisationen nun zu greifen und will in diesem Jahr wieder die Gewinnschwelle erreichen.

Belgien hat eine strategische Position, um Güter auf der Schiene von den Häfen Antwerpen und Zeebrugge zu anderen europäischen Hinterland-Destinationen zu transportieren. Der Gesamtanteil des Schienenverkehrs am Güterverkehr in Belgien betrug 2019 zwölf Prozent. In ihrer Railway Vision 2040 hat die belgische Regierung klare langfristige Ziele: Bis 2030 soll sich das Güterverkehrsaufkommen verdoppeln und der Modalsplit soll sich bis 2040 auf 25 Prozent erhöhen.

### Privatisierung des SGV

Der Wandel von einer staatlichen Transportverwaltung zu einem geschäftsorientierten Unternehmen setzte 1981 mit Bildung einer SNCB-Aktiengesellschaft ein. Der nationale und der internationale Personenverkehr wie auch der Güterverkehr wurden in der Folge als getrennte Geschäftseinheiten geführt. Die Gütereinheit wurde später zur SNCB-Cargo umfirmiert. Doch das Unternehmen konnte die strategischen, betrieblichen und organisatorischen Probleme nicht in den Griff bekommen

und mit DLC trat 2003 auch ein erstes, privat geführtes Güter-EVU als Konkurrent auf. Die Antwort auf den belgischen Markteintritt von SNCF bewog SNCB ihrerseits mit einer eigenen Tochter, On Site Rail – OSR, den nordfranzösischen Markt zu bedienen. Infolge der Marktverwerfungen durch die Finanzkrise musste SNCB-Cargo refinanziert werden und der Schienentransportkonzern nahm mit einer eigenen Betriebslizenz 2010 unter B-Logistics den Betrieb auf.

2015 standen die Zeichen auf Aufbruch in ein neues Zeitalter im belgischen Schienengüterverkehr: Eine Privatisierung macht mehr Sinn als ein Zusammengehen mit einem anderen, verlustschreibenden SNCF- oder DB-Schienengüterverkehrs-Unternehmen. Durch einen 69-prozentigen Buyout durch den französischen Fonds Argos Soditic wurde die Privatisierung eingeleitet. Einunddreißig Prozent verblieben noch bei SNCB-Logistic. Dessen Güter-EVU B-Logistic brachte das Schienengütergeschäft mit Unterstützung von Argos wieder in ein erfolgreiches

„Fahrwasser“. Als im April 2017 ein rebranding von B-Logistics zu LINEAS erfolgte unterstrich das Unternehmen damit, neue Märkte und Prozesse unter neuem Namen zu lancieren. Um dies zu erreichen, will Lineas sein „Green Xpress Network“, das große Mengen an Stahl, Chemikalien und Konsumgütern zu zehn Zielen in Europa transportiert, bis 2020 diese zu verdoppeln respektive zu verdreifachen. So unter anderem erfolgte 2020 ein neuer Dienst mit einer dreimal pro Woche geführten Anbindung von Antwerpen nach Österreich, Süd-Deutschland, Liechtenstein und der Schweiz. 2021, sechs Jahre nach Beginn der Privatisierung ihrer Güterverkehrstochter SNCB-Logistics ziehen sich die Belgischen Staatsbahnen vollständig aus dem Unternehmen zurück.

### Wettbewerbsdruck und Liquiditäts-Engpass

Zwölf EVUs sind auf dem belgischen Schienengüterverkehrsmarkt tätig. Lineas war der etablierte Anbieter und hatte einen Marktanteil von rund 67 Prozent. Dieser ist in den letzten Jahren aufgrund des starken Wettbewerbs weiter gesunken. Die Hauptkonkurrenten sind die luxemburgische CFL Cargo mit einem Marktanteil von 10 Pro-

FOTO: HENK ZWOFERINK; GRAFIK: P. TRIPPI-SERVICES/COMPANYPWWEB.BE

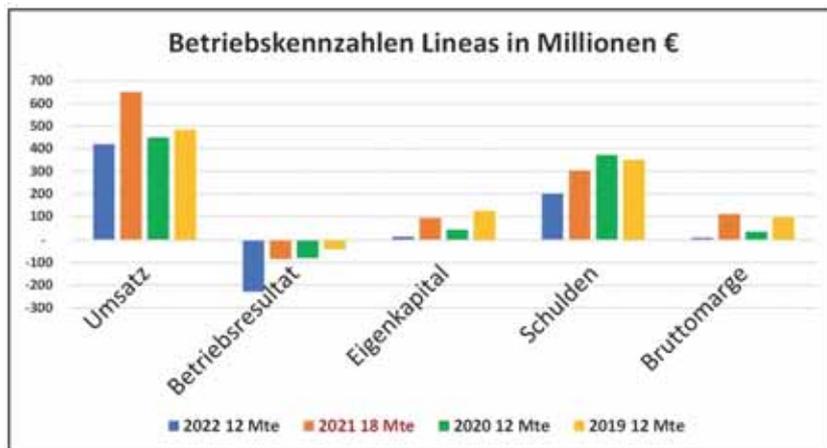
zent, die SNCF-Tochter Railtraxx mit einem Anteil von sieben und Crossrail Benelux, eine Tochtergesellschaft der schweizerischen BLS Cargo AG, mit einem Marktanteil von 5 Prozent. Dieser Wettbewerbsdruck und die Covid-Pandemie, mit einem Markttrückgang von 20 Prozent, wirkte sich auch in den Finanzen von Lineas nachhaltig negativ aus.

Um sich Ende 2021 neue Liquidität zu verschaffen, verkaufte Lineas in einem sales-and-leaseback-Geschäft im November der luxemburgischen Leasing-Gesellschaft Beacon 109 Dieselloks und der französischen Leasing-Gesellschaft Ermewa rund 4.000 Güterwagen. Im Laufe von 2022 konnte das Unternehmen seine Bankschulden weiter abbauen. Um die Liquidität zu verbessern stellten der Investmentfonds Argos Wityu (zuvor Argos Soditic) sowie FPIM (Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij – eine staatliche Holdinggesellschaft) im Mai 2022 je 20 Millionen Euro bereit.

### Turnaround

2021 übernahm Lineas den niederländischen Güterbahn-Dienstleister IRP (Independent Rail Partner), der vor allem Zugbeförderungen und Rangieraufträge im Hafen von Rotterdam anbietet. Lineas übernahm durch IRP über zwanzig Ziele im Raum Rotterdam, dem größten Hafen Europas. Für den Einzelwagenverkehr im Hafengebiet von Antwerpen erfolgte 2023 ein Ausschreibungsverfahren. Lineas konnte für sich drei von den neun Bereichen sichern. Es wird erwartet, dass sich der Verlust im Vorjahr von 229 Millionen Euro im 2023 auf circa 40 Millionen reduziert und 2024 die Gewinnschwelle erreicht werden kann. Dies basierend auf folgenden Restrukturierungs-Maßnahmen:

- Weitgehender Ausstieg aus komplexen und verlustbringenden Produkten sowie einer Neuausrichtung auf eine reduzierte Anzahl attraktiver Green Xpress-Korridore und gezielte profitable Aktivitäten außerhalb dieser Korridore.
- Restrukturierung und Professionalisierung der Verträge, um die Rentabilität zu steigern.



Das Eigenkapital von Lineas erreichte mit dem Verlust-Ergebnis 2022 seinen Tiefpunkt und führte Mitte 2023 zu einer Liquiditätskrise. Hinweis: 2021 wurde das Geschäftsjahr auf das Kalenderjahr umgestellt und umfasste deshalb 18 Monate.

- Schärfung des Kundenfokus, was zu einer spektakulären Bewertungssteigerung der Kundenzufriedenheit führte (von 2,5 von 5 im Jahr 2022 auf 4 von 5 Punkten im Jahr 2023).
- Entwicklung eines digitalen Track & Trace-Tools, MyLineas, das in der Branche einzigartig ist und von seinen Kunden sehr geschätzt wird.
- Restrukturierung des EWLTV und Wiederherstellung dessen Gewinnschwelle innerhalb eines Jahres.
- Durch die Straffung der Organisation, die Gemeinkosten gesenkt und einen neuen GAV unterzeichnet, um Lineas für operative Teams attraktiver zu machen.
- Reduktion der Zinslast durch Rückzahlung aller Bankschulden.

Um die Liquidität sicherzustellen erhielt Lineas eine weitere Kapitalspritze seitens Argos Wityu und FPIM von 30 Millionen Euro. Ein Kredit von weiteren 30 Millionen wurde in Eigenkapital zum Ausgleich pandemiebedingter Umsatzeinbußen gewandelt. Damit wird die Beteiligung von Argos auf rund 55 Prozent sinken. Die anderen 45 Prozent liegen nun wieder beim Staat respektive deren Finanzholding FPIM.

### Neue Ziele

Das Unternehmen ist seit 2015 ein privates Schienengüterverkehrs-Unternehmen in Europa mit Beteiligungen in den Niederlanden und Vertretungen in Frankreich, Deutschland und Italien.

Nun strebt es an, in den Märkten Belgien, Niederlande und Frankreich unter die drei größten Anbieter zu sein respektive zu avancieren: Das heißt in Belgien die Position als Nummer 1 zu behaupten, in den Niederlanden die Marktstärke am Hafen von Rotterdam auszunutzen und in Frankreich von der, EU erzwungen, SNCF Fret – Restrukturierung entsprechend Nutzen zu ziehen. Um seine Ambitionen zu unterstützen, verstärkte Lineas sein Team mit neuen Country Manager für die Niederlande und Deutschland.

Peider Trippi

ANZEIGE

**Scala**<sup>®</sup>

**messzeuge**

**AVV / GCU-Kombilehre**

www.scala-mess.de