



SBB Cargo operiert im schweizerischen Streckenverkehr mit veralteten, über 40-jährigen Re 620 und Re 420 und hat mit einem negativen Cashflow und marginalem Eigenkapital kaum das Potenzial, aus eigener Kraft die Cargoflotte zu erneuern.

## Schweiz

# Fährt SBB Cargo ins Abstellgleis?

Bei den finanziellen Ergebnissen stehen 2017 bei SBB Cargo die Signale auf Rot ... Tiefrot. Auf knapp eine viertel Million Franken (200 Millionen Euro) summiert sich das Resultat von negativem Betriebsergebnis, Wertberichtigungen und Restrukturierungs-Rückstellungen.

Weitere Stützungsmaßnahmen sind gemäß Geschäftsbericht 2017 notwendig: Die SBB AG hat zugunsten der SBB Cargo AG auf Darlehen in Höhe von 300 Millionen Franken eine Rangrücktrittsvereinbarung unterzeichnet. Diese bleibt bis zur finanziellen Sanierung bestehen. Dazugehörige Amortisationen sind für die Dauer der Vereinbarung gestundet. Ferner gewährt die SBB-Mutter eine auf 45 Millionen Franken limitierte Liquiditätszusage. Die „NZZ am Sonntag“ berichtet aufgrund eines internen SBB-Papiers von weiteren 100 Millionen Franken Kapitalzuschuss zur Vermeidung des Konkurses. Somit befindet sich die SBB Cargo in einer ähnlichen Situation wie 2009, als das Eigenkapital unter 20 Prozent fiel und in der Folge das Unternehmen in die SBB Gruppe rückintegriert wurde. 2013 wurde die „definitive“ Trendwende verkündet: SBB Cargo erreichte mit 14,7 Millionen Franken erstmals seit über 40 Jahren ein positives Ergebnis.

### Cargo-Ergebnis 2017

2017 lag es bei minus 238,7 Millionen Franken (2016: plus 1,1 Millionen

Franken). Aufgrund eines strukturell bedingten Rückgangs, insbesondere im Einzelwagenladungsverkehr, und Problemen bei der Einführung des Projekts „Wagenladungsverkehr 2017“ ging das Betriebsergebnis (vor Wertberichtigung) von SBB Cargo Schweiz um 56,4 Millionen auf minus 58,8 Millionen Franken zurück. Aufgrund des Rückgangs und der erwarteten Entwicklung belastete zudem eine Wertberichtigung, insbesondere der Fahrzeuge, in Höhe von 188,7 Millionen Franken das Ergebnis. Lediglich die SBB Cargo International erzielte ein positives Ergebnis von 8,2 Millionen Franken (2016: 3,5 Millionen Franken).

### Verschlafene Marktentwicklung

Im Einzelwagenladungsverkehr steht die Bahn immer stärker unter Druck. Heute werden 90 Prozent der Wagen über etwa die Hälfte der 344 Bedienpunkte transportiert. Bei der anderen Hälfte sank allein zwischen 2011 und 2017 die transportierte Menge je Bedienpunkt um über ein Drittel auf durchschnittlich lediglich zwei Wagen

pro Tag. Soweit die Erkenntnis aus den Betriebszahlen 2017.

Dies ist unter anderem auch eine Folge der seit Jahren laufenden Veränderung in der industriellen Logistik, die ihre Mengen pro Lieferung senkt – bei gleichzeitiger Erhöhung der Lieferfrequenz. Der „Befreiungsschlag“ mit dem neuen WLW-Dreiphasen-Modell (siehe PriMa 6/2016, S. 82, 83) gelang nur teilweise. Anlaufprobleme und Kinderkrankheiten des neuen WLW-Bestell- und Abwicklungssystems führten 2017 teilweise zu Kundenverlusten beziehungsweise Zusatzaufwendungen. Die mit dem STEP Ausbauschnitt 2030/35 vorgesehenen Ausbauten mit getakteten Güter-Expresstrassen kommen insbesondere dem WLW-Güterverkehr zugute (siehe PriMa 2/2018, S. 102, 103). Doch so lange können Verlagerer auf Verbesserungen in einem immer dynamischeren Markt nicht warten. Die SBB Cargo läuft dieser Just-in-time-Marktentwicklung immer mehr hinterher. SBB Cargo sucht nun neue WLW-Lösungsansätze: Dazu gehören beispielsweise die Bündelung von Verkehren über andere Standorte, die Konzentration von Mengen, regionale Ringzüge, die Kombination mit der Straße – wo sinnvoll –, Übergangslösungen oder alternative Finanzierungen, beispielsweise durch Kantone. Der

System-Wagenladungsverkehr soll ab sofort auch in der neu gegründeten Interessengemeinschaft WLW gemeinsam mit der Branche – mit dem Verband der Verladenden Wirtschaft VAP sowie dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) – entwickelt werden.

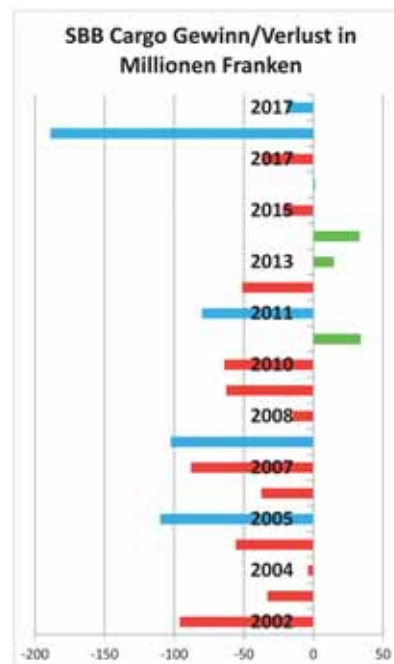
### Rettung Digitalisierung?

SBB Cargo positioniert sich gern als Automatisierungs-Pionierin und verspricht sich davon ein hohes Kostenrationalisierungspotenzial: Der 5L-Güterzug hat die Pilotphase Ende 2017 abgeschlossen. Die gefahrenen Testkilometer sowie die Lärm- und Klimatests haben die hohen Erwartungen bestätigt. Das Kürzel 5L steht für leise, leicht, laufstark, logistikfähig und lifecycle-kostenorientiert. Der Güterzug besteht aus insgesamt 16 Container-Tragwagen. Sie sind mit einer Vielzahl von innovativen Komponenten – wie zum Beispiel radial einstellbaren Radständen an den Drehgestellen, Scheibenbremsen, automatischer Kupplung, Telematik, Schalldämpfungsmaßnahmen und Sensorik – ausgestattet. SBB Cargo investiert bis 2023 weitere 90 Millionen Franken (75 Millionen Euro) in neue Technologien. Neben der automatischen Kupplung und Bremsprobe bringen die Informationssysteme den Kunden mehr Transparenz und Sendungsinformationen in Echtzeit. Doch bis Tausende eigene und private Güterwagen durch neue Technologien ersetzt oder ergänzt sind, dauert es Jahre (allein für die „einfache“ Flüsterbremsen-Thematik brauchte SBB Cargo fünf Jahre, um die 80-Prozent-Hürde zu meistern). Bisher konnten weder Zeit- noch Investitions- oder Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen zu 5L präsentiert werden.

Dennoch stehen bereits neue Projektideen im Fokus: Dazu gehört im Güterverkehr das Lkw-„Platooning“. Das Potenzial solcher Lösungen scheint der SBB Cargo groß (Originaltext SBB Geschäftsbericht 2017), wahrscheinlich sogar größer als dasjenige von „Cargo Souterrain“, weil damit bestehende Infrastrukturen besser genutzt werden. Deshalb wird zurzeit überlegt, zusammen mit Partnern und in Pilotversuchen „Platooning“ in der Lkw-Nahverteilung zu testen. Das Güterwagenkonzept zu revolutionieren ist sicherlich die richtige Antwort auf den sich rasch digitalisierenden Straßenverkehr, um nicht gleich ganz abgehängt zu werden. Woher SBB Cargo die Finanzkraft nimmt und neben den vordringlichen Managementaufgaben noch Kapazitäten hat, ist schwerlich nachzuvollziehen.

### Privatisierung 2019

Heute ist die 100-Prozent-Tochtergesellschaft SBB Cargo AG eine selbstständige juristische Person, wird jedoch wie eine Division geführt. Mit einer angestrebten Partnerschaft will die SBB gemeinsam mit anderen Marktteilnehmern und Investoren SBB Cargo stärken, analog der SBB Cargo International. Ab Mitte 2018 sollen Gespräche mit möglichen Partnern geführt werden, die sich für SBB Cargo als verlässliches und finanziell nachhaltiges Unternehmen stark machen, das Geschäft strategisch mitgestalten, investieren sowie Erfolge und Risiken mittragen. In diesem Rahmen wird der Verwaltungsrat der SBB Cargo AG zum Januar 2019 um mindestens eine dritte Person ergänzt. Anschließend wird – abhängig vom Partnerschaftsprozess – ein externes Verwaltungsratspräsidium eingesetzt.



Knapp eine Milliarde Franken Verlust wurde in den letzten 15 Jahren bei SBB Cargo kumuliert. In Blau die jeweiligen Sanierungs-, Rückstellungs- und Wertberichtigungskosten.

Damit erfüllt die SBB die Ziele des Bundesrats: SBB Cargo wird stärker aus dem Konzern herausgelöst und ab Januar 2019 eigenständig als Tochtergesellschaft mit privaten, finanzstarken Minderheitsaktionären geführt. Ob dieser „beschauliche“ Weg gelingt und ausreicht, um einen nachhaltigen Turnaround herbeizuführen, muss sich erweisen – möglicherweise „too little too late“.

### Aktiver Wettbewerb

SBB Cargo wird von außerhalb wie auch innerhalb der Schweiz „bedrängt“. Der Hauptkonkurrent BLS Cargo kooperiert mit Captrain (SNCF-Tochter) im internationalen Transit und im Import-Export-Verkehr. TX Logistik ist in

ANZEIGE



**IGEBA**  
Die Eisenbahn.

Aus- und Fortbildungen, Zug- und Rangierfahrten, Fahrzeughalter und Abnahme, EBL-Gestellung, Dienstleistungen, Lizenzvergabe, Beratung



Tf-Ausbilder gesucht!

EVU & Schule | [www.igeba-online.de](http://www.igeba-online.de)

Tf-Ausbilder gesucht!

der Beschaffung von vierzig TRAXX-Multisystem-Lokomotiven und hat den Transit-Gotthardverkehr wieder in eigene Regie übernommen. Ab Sommer 2018 geht der SBB-Cargo-International-Mitaktionär HUPAC mit acht eigenen Vectron MS auf der Achse Niederlande–Italien an den Start.

DB Cargo führt unter anderem die Ganzzüge für den Export des umsatzstärksten Lebensmittel-Exportgutes der Schweiz: Red Bull (nein, eben nicht Käse!). Der Kooperations-Transitvertrag von DB Cargo an SBB Cargo läuft 2020 aus – ein Kooperationspartner kann auch zum Widersacher werden.

So wie unlängst Green Cargo in Schweden erfahren musste. Das EVU wird nun vom ehemaligen Partner DB Cargo Scandinavia im innerschwedischen Verkehr konkurrenziert. Das dichte WLW- und Ganzzug-Netz von DB Cargo Italia in Norditalien ist erfolgreich unterwegs und es wird nicht mehr lange dauern, bis Mehrsystemlokomotiven den Verkehr Deutschland–Italien durchgehend bespannen werden.

Auch im innerschweizerischen Bahngütermarkt regt sich die Konkurrenz, indem private Güter-EVU in Nischen- und Kernmärkte von SBB Cargo eindringen (mehr dazu im Folgebeitrag).

## Ausblick

Aufgrund der politischen Empfindlichkeiten, insbesondere beim Parlament und in der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV, ist zu befürchten, dass eine durchgreifende und rasche Neuorientierung kaum zu verwirklichen ist ... Im 2023 könnten sich dann die Verlustjahre bald zum 50. Mal jähren oder das erfolgreiche Lufthansa (Swiss)- wie ASEA (BrownBoveri)-Übernahmehmodell (heute ABB) wiederholen. Ob die Schweiz jedoch einen solchen weiteren Heimatverlust „verkräftet“, bleibt dahingestellt.

pt

## Schweiz

# Private Güter-EVU im Aufbruch

Die Sorgen und Nöte der SBB Cargo ermöglichen agilen, privaten Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zunehmend, in den innerschweizerischen Bahngüterverkehr einzudringen. Teils sind dies Nischenmärkte, teils aber auch Kerngeschäfte von SBB Cargo.

chen des Großbetriebs ausgenutzt, um neue Geschäfte zu akquirieren.

## System-Wagenladungsverkehr (WLW)

Im innerschweizerischen System-WLW verschieben die Detailhändler Migros und COOP sowie die Post große Materialmengen zwischen den Wirtschaftszentren. COOP entschied sich für eine Inhouse-Lösung mit dem Güter-EVU *railCare* und ging somit der SBB Cargo verlustig. Das Unternehmen bietet die gesamte Transportkette von Haus zu Haus als „single-point-of-contact“ mit eigenen Lastwagen- und Bahntransportmittel-Lösungen in allen vier Landesteilen – zunehmend auch für Dritte – an.

*railCare* betreibt sieben 160-km/h-Vectrons mit Diesel-Power-Modulen, die im schnellen Personentaktverkehr mithalten können. Im Besonderen können sie auch das Verladeterminalems im RhB-11-kV-Wechselstrombereich im Churer Rheintal bedienen. Seit Dezember 2017 ist *railCare* außerhalb der Schweizer Grenzen in Zusammenarbeit mit der italienischen ContShip Italia Group (EVU Oceanogate) tätig und transportiert im Auftrag Waren aus Italien zu diversen Destinationen in der Schweiz.



*Das zunehmende Transportvolumen des privaten Güter-EVU railCare führt dazu, dass einzelne Relationen doppelt geführt werden, während die SBB Cargo im Kombinierten Inlandverkehr nicht selten mit halb leeren Zügen unterwegs sind.*

Während SBB Cargo gerade intensiv an Projekten wie Kundenorientierung, Netzwerkgeschäften, Logistik, Just-in-time-Modellen sowie verschlankter und kostengünstiger Organisation arbei-

ten, sind diese Themen für private Güter-EVU Teil ihrer DNA. Dank einfacher Entscheidungswege, tiefer Gemeinkosten und agiler Betriebsmodelle werden Opportunitäten ausgelotet und Schwä-



SRT betreibt seit Anfang 2015 eine TRAXX LM F140 AC3 mit ETCS-Level-2-Ausrüstung und DACH-Zulassung sowie fünf Diesellokomotiven.

### Rübenverkehr

Der Bahn-Rübenverkehr mit rund 850.000 Tonnen wird ab Herbst 2018 nicht mehr durch die SBB Cargo, sondern vom Bahntechnikkonzern Sersa und der *Swiss Rail Traffic SRT* bedient. Der knapp 10 Millionen Franken schwere Auftrag der Schweizer Zucker AG wird in zwei Losen zwischen September und Dezember abgewickelt: SRT beliefert die Zuckerfabrik Frauenfeld, Sersa ist für die Belieferung vom Werk Aarberg zuständig. Die Züge fahren neu in 400 Meter langen Blockeinheiten mit zwanzig Wagen. Bisher waren SBB-Cargo-Kurzzüge teils mit wenigen Einzelwagen unterwegs.

### Spotverkehre

Außer dem *WRS Widmer Rail Services* ist hier auch *Swiss Rail Traffic* aktiv. Neben Überführungs-, Versuchs- und Messfahrten hat sich SRT auch auf Gütersonderverkehre und Baustellenlogistik spezialisiert. Gelegentlich werden auch Auslandseinsätze gefahren, wie im Frühjahr 2017, als ETCS-Messungen in Österreich erfolgten.

### Blockzüge

Blockzüge werden im Binnenmarkt vor allem im Import-Export-Anschlussverkehr für Treibstoffe, Getreide, Container und so weiter neben innerschweizerischen Transporten für Zement, Holz und Kies gefahren. Traditionell ist die *BLS Cargo* in diesem Sektor tätig, die einen Anteil von knapp 10 Prozent im

innerschweizerischen Güterverkehr hat. Zunehmend befördert *WRS Widmer Rail Services* Getreide- und Treibstoff-Blockzüge und betreibt hierzu eine eigene Flotte von sechs Ex-SBB Re 421 und Crossrail Re 430 sowie seit 2017 drei BR 1042 mit Schweiz-Zulassung. Sechs Dieselloks sind für Zustelldienste und Rangieraufgaben im Einsatz. 2018 mietete das Tochterunternehmen *WRS Deutschland GmbH* eine BR 146 von *Macquarie Rail* ein. Mit der Deutschland-Zulassung der Re 421 werden aktiv auch Blockzüge ab Deutschland befördert.

### Einzel-WLV

Seit Dezember 2017 hat *Swiss Rail Traffic* den Einzelwagenladungsverkehr ab dem Hochrhein-Terminal in Rekingen zum Rangierbahnhof Limmattal nahe Zürich von der SBB Cargo übernommen. Die europäisch tätige Gleisbaufirma *Sersa* besitzt in der Schweiz den größten Triebfahrzeugpark, den eine Privatfirma betreibt. Es handelt sich um zwei- und mehrachsige Diesellokomotiven, die entweder auf den eigenen Gleisbaustellen eingesetzt oder an Anschlussgleisbetreiber für den Güterzustelldienst, unter anderem der Schweizerischen Post, sowie an Hafen- und Containerterminals vermietet werden. Aufgrund der Kostenstrukturen kann erwartet werden, dass im Einzel-WLV die Auslagerung von SBB-Cargo-Dienstleistungen verstärkt an private EVU stattfinden wird.

### Fazit

Im Gegensatz zu Deutschland, Frankreich, Italien und Schweden, wo aus den Staatsbahnen entsprungene Güter-EVU sich gegenseitig und teils mit „privaten“ Tochterfirmen Marktanteile streitig machen, ist der Binnengütermarkt Schweiz davon (noch) verschont. Insgesamt betrachtet, wird sich über kurz oder lang der Inlandanteil auch bei der SBB Cargo in den Plusminus-50-Prozent-Bereich bewegen – in guter Gesellschaft mit anderen ehemaligen Monopolbetrieben wie *DB Cargo*, *Fret SNCF*, *Green Cargo* oder *Mercitalia Rail*. pt



Wir automatisieren.

Sicher.

Pilz bietet alles, was Sie für die Automation Ihrer Maschinen und Anlagen brauchen: innovative Komponenten und Systeme, bei denen Sicherheit und Automation in Hardware und Software verschmelzen.

Automatisierungslösungen für die Sicherheit von Mensch, Maschine und Umwelt.



Halle 6.2, Stand 216

**PILZ**  
THE SPIRIT OF SAFETY

[www.pilz.com](http://www.pilz.com)