

# SBB Cargo im Jahr 2009.



**Auszug aus dem Geschäftsbericht der SBB.**



---

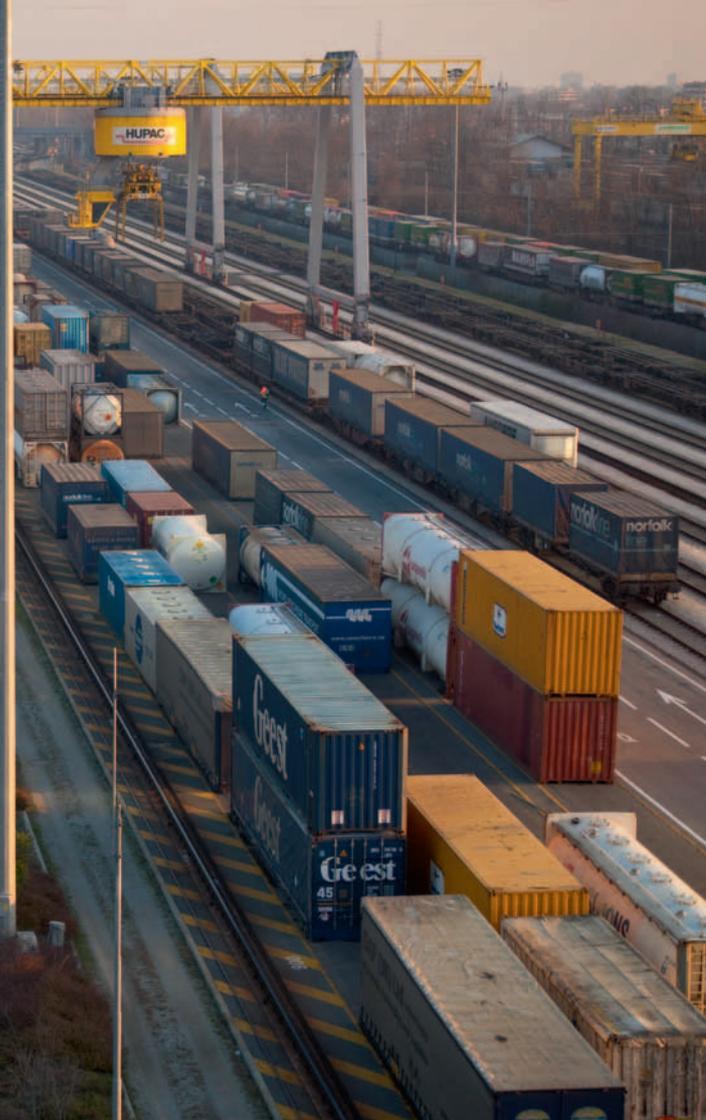
# Inhaltsverzeichnis

---

<b>SBB Cargo im Jahr 2009</b>	<b>6</b>
<b>Jahreschronik 2009</b>	<b>12</b>
<b>Organigramme und Geschäftsleitung SBB Cargo AG</b>	<b>14</b>
<b>Finanzzahlen</b>	<b>16</b>
<b>Kennzahlen</b>	<b>18</b>

---





---

## SBB Cargo im Jahr 2009

### Rückgang stabilisiert.

Die Nachfrage nach Transportleistungen ging 2009 weltweit massiv zurück. SBB Cargo konnte die Folgen der Wirtschaftskrise teilweise auffangen. SBB Cargo ergriff gegen den Transportrückgang frühzeitig umfassende Massnahmen mit einer Wirkung von CHF 115 Mio. Im zweiten Halbjahr gelang es, die Mengen auf tiefem Niveau zu stabilisieren. SBB Cargo erzielte einen Verlust von CHF 62,5 Mio. (2008: CHF 29,9 Mio.). Der Verkehrsertrag sank als Folge der Wirtschaftskrise auf CHF 915,6 Mio. (2008: CHF 1044,2 Mio.). Mit 7,69 (von 10) Punkten erreichte SBB Cargo die höchste Kundenzufriedenheit seit Beginn der Messung.

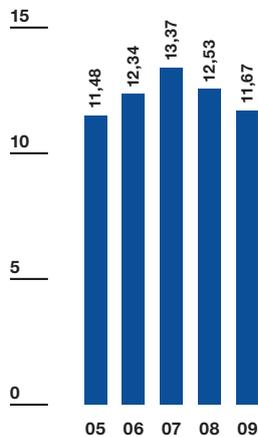
SBB Cargo schloss das Berichtsjahr 2009 mit einem Verlust von CHF 62,5 Mio. ab. Im Vorjahr hatte das Defizit CHF 29,9 Mio. betragen. Der Verkehrsertrag sank als Folge der Wirtschaftskrise um 12,3 % auf CHF 915,6 Mio. (2008: CHF 1044,2 Mio.). SBB Cargo reduzierte 2009 die Verkehrsleistung um 7,0 % auf 11 674 Mio. Nettotonnenkilometer. (2008: 12 531 Mio.). Der Rückgang ist Folge der konjunkturbedingten Einbrüche in zahlreichen Branchen, für die SBB Cargo tätig ist. SBB Cargo nahm in enger Absprache mit den Kunden Preis- anpassungen vor.

Die SBB handelte angesichts der sich abzeichnenden Wirtschaftskrise frühzeitig und beschloss bereits im Sommer 2008 umfangreiche Gegenmassnahmen. Diese ergänzten die bereits seit 2007 laufenden, tief grei-

fenden Sanierungsmassnahmen für SBB Cargo. Dazu zählten unter anderem ein Einstellungsstopp, der Einsatz von Cargo-Lokführern beim Personenverkehr und die Rückgabe von Güterwagen an die Vermietgesellschaften. Im ersten Halbjahr 2009 verstärkte SBB Cargo die Gegenmassnahmen mit dem Ziel, die Transportkapazitäten vorausschauend an die weiter sinkende Nachfrage anzupassen. Die Flotte wurde um fünfzig Streckenlokomotiven und 2400 Güterwagen reduziert. Über 200 offene Stellen wurden aufgrund des geltenden Einstellungsstopps nicht besetzt. Insgesamt erreichte SBB Cargo mit dem Massnahmenpaket eine finanzielle Wirkung von CHF 115 Mio. Die Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf das Unternehmensergebnis konnten damit trotz der schwierigen Situation auf dem Transportmarkt teilweise aufgefangen werden. Dazu

---

#### Nettotonnenkilometer SBB Cargo in Mia.



trugen auch wichtige Neuabschlüsse bei. So konnte mit dem Kombioperateur IFB ein neuer Dreijahresvertrag für Destinationen ab Aachen und Basel nach Turin, Mailand, Novara, Piacenza und Gavazzano abgeschlossen werden. Die Stahl- und die Metallbranche gehören zu den wichtigsten Kundensegmenten von SBB Cargo. In diesen Branchen brach der Umsatz um die Hälfte ein. Der Transport von Containern und Wechselbehältern im kombinierten Verkehr verzeichnete einen Rückgang um 14 %. Stark betroffen von der Wirtschaftskrise waren zudem die Branchen Holz und Papier sowie grenzüberschreitende Transporte mit den Nachbarbahnen (Kooperationsverkehr). In der Branche Handel konnte SBB Cargo den Umsatz leicht steigern, Transporte für die Baubranche und die Mineralölindustrie nahmen deutlich zu. Das vierte Quartal zeichnete sich durch eine leichte Erhöhung der Transitverkehre im kombinierten Verkehr sowie durch eine sehr gute Zuckerrübenkampagne im Binnenverkehr aus.

#### Sanierung der Gütersparte.

Die im Rahmen der Sanierung und Positionierung von SBB Cargo frühzeitig eingeleiteten Massnahmen halfen dem Unternehmen im Berichtsjahr, die Folgen der Wirtschaftskrise und der damit einhergehenden Volu-

men und Umsatzeinbrüche im Güterverkehr zu bewältigen. Das im Frühjahr 2008 verabschiedete umfassende Sanierungsprogramm sah ein Massnahmenbündel vor, das weite Teile von SBB Cargo betraf. Im Berichtsjahr trennte sich SBB Cargo von nicht kostendeckenden Verkehren, flexibilisierte die Produktion im Güterbereich und passte die Leistungen unterjährig kontinuierlich an die veränderten Marktbedingungen an. Damit gelang es SBB Cargo, in einer wirtschaftlich schwierigen Zeit die negative Konjunkturwirkung teilweise aufzufangen.

Eigenständige Weiterführung. Die Pläne der SBB, Profitabilität und Eigenwirtschaftlichkeit des Güterbereichs mit der Beteiligung einer Grossbahn zu stärken, wurden durch die Wirtschaftskrise erschwert. Alle Bahnen sahen sich 2009 als Folge der Wirtschaftskrise mit massiven Umsatzeinbrüchen im Gütertransportgeschäft konfrontiert und waren damit beschäftigt, mit teilweise tief greifenden Umstrukturierungen die schwierige Wirtschaftslage zu bewältigen. Die Verhandlungen mit zwei europäischen Grossbahnen zeigten, dass unter den aktuellen Gegebenheiten eine 49 %-Beteiligung an SBB Cargo keine Option darstellte. Diese verzichteten nach ursprünglich attraktiven indikativen Angeboten darauf, Offerten zur Beteiligung an SBB Cargo einzureichen. Für die SBB wurde klar, dass die zu Beginn des Projektes definierten Ziele auf dem Weg der Beteiligungspartnerschaften mit Grossbahnen nicht zu erreichen waren. Die SBB hatte seit Beginn der Suche nach strategischen Partnern 2008 darauf hingewiesen, dass eine Beteiligungslösung nur dann in Frage komme, wenn sie langfristig eine erfolgreichere Zukunft verspreche als eine eigenständige Weiterführung des Bereichs SBB Cargo. Deshalb wurde ein Alternativszenario mit punktuellen Kooperationslösungen sowohl im nationalen wie im internationalen Geschäft weiter verfolgt.

#### Schwieriges Marktumfeld – weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise.

Wie schon das Vorjahr war auch das vorliegende Geschäftsjahr geprägt von der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise. Dabei kam es der SBB zugute, dass sie bereits im Spätsommer 2008 angesichts der drohenden Krise erste Massnahmen zur Steigerung der

Produktivität einleitete, so etwa einen selektiven Einstellungsstopp sowie verschiedene Kostensenkungsprogramme. Weitere Massnahmen folgten 2009.

Betroffen von der negativen Konjunktur war in erster Linie der Güterverkehr, wo die Nachfrage nach Transportleistungen weltweit zurückging. Trotz Wirtschaftskrise gelang es SBB Cargo 2009, dank frühzeitig eingeleiteter Massnahmen zur Steigerung der Produktivität, einer regelmässigen unterjährigen Überprüfung und Anpassung der Produktionssysteme an die Marktentwicklungen und einer Trennung von unrentablen Geschäften die negative Konjunktorentwicklung teilweise aufzufangen. SBB Cargo verzeichnete 2009 im internationalen Geschäft einen Rückgang der Transporterlöse von 15 %. Im inländischen Wagenladungsverkehr gingen die Transporterlöse um 9 % zurück.

Die Wirtschaftskrise führte in den letzten beiden Jahren zu einer Konsolidierung der starken Marktposition einzelner Akteure. Gleichzeitig nahm die Wettbewerbsfähigkeit auch dieser grossen Akteure im Berichtsjahr ab, da sich diese Bahnen in ihren Heimmärkten als Folge der Wirtschaftskrise mit grossen Schwierigkeiten, schwindender Auslastung und Überkapazitäten konfrontiert sahen.

In dieser Situation rücken gemeinsame Anstrengungen und Kooperationen über alle Grenzen hinweg wieder ins Zentrum. Nur so kann die Marktposition der Schiene im Wettbewerb mit der Strasse gestärkt und verbessert werden. Aus diesem Grunde beschlossen sieben europäische Güterbahnen im Berichtsjahr eine grenzüberschreitende enge Kooperation beim Wagenladungsverkehr und gründeten Anfang 2010 die Allianz Xrail. Sechs andere europäische Bahnen werden künftig gemeinsam mit SBB Cargo den europäischen Einzelwagenladungsverkehr weiterentwickeln und die Kundenorientierung und Wettbewerbsfähigkeit dieser Verkehre weiter stärken.

### **Geschäftsbereich International.**

Im Geschäftsbereich International von SBB Cargo waren insbesondere die Branchen Stahl und kombinierter Verkehr vom Konjunkturreinbruch stark betroffen. Bei den internationalen Stahltransporten reduzierte sich die

Transportleistung gegenüber dem Vorjahr um 60 %. Der Umsatz für das Ziehen von Containerzügen sank insgesamt um 14 % gegenüber dem Vorjahr. Eine Erholung auf tiefem Niveau zeichnete sich ab Oktober ab. Leicht zulegen konnte dagegen das Geschäft der ChemOil AG (+ 4 %). Dank des Gewinns neuer Marktanteile im Mineralölverkehr konnten die Rückgänge im Chemiebereich mehr als kompensiert werden.

Umfassende Massnahmen und der abgeschwächte Konjunkturrückgang stabilisierten die Transportentwicklung im zweiten Halbjahr. SBB Cargo reduzierte frühzeitig die Transportkapazitäten um 20 % und setzte eine neue, durchgängige Produktionsplanung für die gesamte Nord-Süd-Achse um. Die Produktionskonzepte und Zugbestellungen wurden noch enger mit den Kunden koordiniert. Ebenso erarbeitete SBB Cargo mit Grosskunden gemeinsame Entwicklungspläne. Dadurch wurden die Planungssicherheit und die Auslastung der Züge im vierten Quartal wieder gesteigert.

In Deutschland ging die Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr um 9,1% zurück, in Italien stieg sie um 24,0 %.

### **Geschäftsbereich Schweiz.**

Im Geschäftsbereich Schweiz traf die negative Konjunktur die einzelnen Branchen unterschiedlich stark. Während SBB Cargo ähnlich viele oder sogar mehr Güter für die Branchen Handel, Agro und Bau transportierte wie im Vorjahr, brachen die Transportmengen der Stahlbranche und der Branche Papier und Holz ein. SBB Cargo passte die Ressourcen für die Transportkapazitäten frühzeitig an die Marktentwicklung an. Dabei wurde am Angebot im Markt grundsätzlich festgehalten. Bei ausgewählten Bedienpunkten wurde die Bedienungshäufigkeit in Absprache mit Kunden verringert. Gleichzeitig baute SBB Cargo das Angebot für den kombinierten Verkehr in der Schweiz weiter aus und verbesserte in Renens und Sion die Umschlagsmöglichkeit für Güter, die in Container verladen werden. SBB Cargo verzeichnete im Handel trotz der Wirtschaftskrise einen leichten Anstieg der transportierten Menge. Die für den Grosskunden Migros gefahrenen Güter konnten auf hohem Niveau gehalten, beim Grosskunden Coop konnte die Leistung leicht erhöht werden.

Die inländische Brotgetreideernte war gut, was zu weniger Importverkehren, aber zu mehr Binnenverkehren führte. Im Binnenverkehr steht SBB Cargo wegen der kürzeren Transportdistanzen stärker in Konkurrenz mit der Strasse. Die rückläufige Ernte von Futtergetreide erhöhte die Nachfrage nach Importverkehren. Davon profitierte SBB Cargo. Eine Rekordernte gab es bei den Zuckerrüben: Gut eine Million Tonnen transportierte SBB Cargo in die Zuckerfabriken nach Aarberg und Frauenfeld.

Der harte Winter brachte eine erfreuliche Steigerung der Salztransporte. Die Transportleistung in der Schweiz für die Bauindustrie konnte dank der Transporte für die Baustellen der Durchmesserlinie in Zürich und die Baustelle AlpTransit Gotthard stark gesteigert werden. SBB Cargo transportierte zudem mehr Kies als im Vorjahr, und der Bahnanteil bei den Zementtransporten nahm zu.

Die allgemeine Situation in der Metallbranche betraf auch den Binnengüterverkehr und widerspiegelt sich in den Verkehrszahlen von SBB Cargo: Der Verkehrsrückgang gegenüber dem Vorjahr betrug im ersten Halbjahr 43%. Die Transportmenge stabilisierte sich ab Herbst auf tiefem Niveau. Auch bei Papier und Holz verzeichnete SBB Cargo einen deutlichen Rückgang. Grund dafür waren einerseits Einschränkungen bei der Holzproduktion und andererseits der konjunkturbedingte Abbau von Lagerbeständen. Wegen des starken Rückgangs wurden einzelne Verkehre von Ganzzügen auf Wagengruppen und Einzelwagen umgestellt.

### Verkehrsverlagerung.

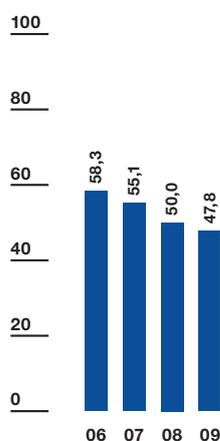
Im alpenquerenden Verkehr transportierte SBB Cargo 2009 11,7 Mio. Nettotonnen Güter (-21,5%). Im Wagenladungsverkehr war es vor allem die Transportnachfrage in den Branchen Siderurgie sowie Holz und Papier, die infolge der schwachen Konjunktur deutlich zurückging. Im kombinierten Verkehr reduzierten die Kombi-Operateure ihr Angebot wegen der negativen konjunkturellen Entwicklung. Gleichzeitig zog sich SBB Cargo aus weniger rentablen Verkehren zurück. In der zweiten Jahreshälfte wurden wieder leicht mehr Leistungen im kombinierten Verkehr nachgefragt. Auch gelangen SBB

Alpenquerender Güterverkehr. Im alpenquerenden Güterverkehr ging der Marktanteil der Schiene gegenüber der Strasse im Berichtsjahr zurück. Hatte der Anteil der Schiene 2008 noch 64% betragen, lag er im letzten Jahr bei 61%.

Der Marktanteil von SBB Cargo am alpenquerenden Schienengüterverkehr durch die Schweiz belief sich 2009 auf 47,8%. Im Vorjahr hatte er noch 50% betragen.

Im alpenquerenden Wagenladungsverkehr entfielen auf SBB Cargo 57,9% Marktanteil (2008: 58,8%), im unbegleiteten kombinierten Verkehr waren es 48,4% (49,1%) und bei der Rollenden Landstrasse 9,5% (16,3%).

**Marktanteil SBB am alpenquerenden Schienengüterverkehr in % (Netto-Nettotonnen)**



Cargo erfolgreiche Neuakquisitionen, sodass die Rückgänge im kombinierten Verkehr weniger stark ausfielen als im Wagenladungsverkehr. Insgesamt ging die Verkehrsleistung im alpenquerenden Verkehr 2009 um 11,9% auf 6,1 Mia. Nettotonnenkilometer zurück. Die durchschnittlichen Transportdistanzen wurden um 2,8% gesteigert. Im kombinierten Verkehr stiegen die Transportdistanzen im Durchschnitt um 10,1%, während sie im Wagenladungsverkehr leicht rückläufig waren.

## Kundenzufriedenheit, Qualität und Umwelt.

Zufriedene Kunden bei SBB Cargo. SBB Cargo erreichte 2009 die höchste Kundenzufriedenheit seit Beginn der Messung 2003. Die Kunden beurteilten SBB Cargo mit einem Wert von 7,69 von 10 Punkten (2008: 7,40). In den letzten Jahren konnte die Kundenzufriedenheit kontinuierlich verbessert werden. Das erfolgreichste Resultat seit 2003 erzielte der Geschäftsbereich Schweiz mit einem Wert von 7,61 Punkten (7,08). Die Zufriedenheit stieg in beinahe allen beurteilten Bereichen. Sehr zufrieden waren die Kunden mit ihren kommerziellen Ansprechpartnern, der Qualität der Transportabwicklung und der Kommunikation. Weniger gross war die Zufriedenheit mit der Rechnungsstellung und dem Beschwerdemanagement. Die Kunden des Geschäftsbereichs International inklusive der Tochtergesellschaft ChemOil Logistics AG bewerteten die erbrachten Leistungen mit 7,88 Punkten (7,24). Das ist der beste Wert seit Beginn der Messung. Sehr zufrieden waren die Kunden mit ihrem kommerziellen Ansprechpartner, der Kommunikation und der Transportabwicklung. Aus Kundensicht konnte im Vergleich zum Vorjahr die Zufriedenheit über alle Qualitätsmerkmale erhöht werden. Im kritischen Bewertungsbereich lagen das Beschwerdemanagement und die Rechnungsstellung. Jedoch entwickelten sich 2009 auch diese Bereiche positiv.

Klimafreundlicher Gütertransport mit SBB Cargo. Wären im ganzen Jahr 2009 die europaweiten Transporte von SBB Cargo per Lastwagen erfolgt, hätte dies die Umwelt mit knapp einer Million Tonnen CO<sub>2</sub> mehr belastet. SBB Cargo spart mit ihren Transporten jährlich so viel CO<sub>2</sub> ein, wie die Heizungen von 150 000 Schweizer Haushalten verursachen. Als Basis für die Optimierung ihrer Güterlogistik bietet SBB Cargo ihren Kunden ein detailliertes Emissionsreporting an. Damit erhalten Unternehmen eine konkrete Hilfestellung zur Optimierung ihrer Logistik nach Energie- und Klimaaspekten. Klimabewusste Unternehmen können seit 2009 noch einen Schritt weiter gehen: In Partnerschaft mit myclimate bietet ihnen SBB Cargo neu einen komplett klimaneutralen Transport an, bei welchem alle mit dem Transport und der Energieerzeugung verbundenen Emissionen kompensiert werden.

Lärmsanierung auf Kurs. Im vergangenen Jahr erstellte die SBB weitere 13 Kilometer Lärmschutzwände auf ihrem Netz und rüstete 938 Güterwagen von SBB Cargo mit lärmarmen K-Sohlen aus. Diese Bremsklötze schonen im Vergleich mit herkömmlichen Gusssohlen die glatte Radfläche, wodurch das Rollgeräusch stark verringert wird.

## Ausblick 2010.

Im engen Kontakt mit dem Bund als Eigner erstellte die SBB eine umfassende Auslegeordnung über die möglichen Handlungsoptionen. Die SBB hat in den letzten Monaten die strategischen Stossrichtungen für die Entwicklung des Güterbereichs konkretisiert und beschlossen, die internationalen Ganzzugsverkehre im alpenquerenden Transitverkehr in eine separate Gesellschaft auszugliedern. Ziel ist es, dank schlanker Strukturen kostengünstiger produzieren zu können. Dabei wird sich die SBB künftig auf die Rolle als Traktionär im kombinierten Verkehr auf der Nord-Süd-Achse zwischen den Nordseehäfen und Norditalien konzentrieren. Mit dem in Chiasso domizilierten Schweizer Kombi-Operateur Hupac laufen derzeit Gespräche über eine mögliche Beteiligung an der neuen Gesellschaft. Im schweizerischen Wagenladungsverkehr werden die Dienstleistungen von SBB Cargo künftig stärker standardisiert, und das Angebot wird enger mit den Kunden koordiniert.



---

# Jahreschronik 2009

## Januar

---

26. Januar – Mit einem neuen Dreijahresvertrag weitet SBB Cargo die Transportleistung für IFB (vormals T.R.W.) kräftig aus. In Kooperation mit der belgischen Eisenbahn SNCB transportiert die Schweizer Güterbahn für IFB neu rund 70 Containerzüge pro Woche von der Nordseeküste nach Italien. SNCB fährt die Güterzüge über Frankreich nach Basel und über Belgien nach Aachen. Von dort übernimmt SBB Cargo neu die Gesamtverantwortung für sämtliche Transporte und führt diese nach Turin, Mailand, Novara sowie an die neu an das internationale Nord-Süd-Netzwerk angebundenen Destinationen Piacenza und Tavazzano.

## Februar

---

4. Februar – Um der Konjunkturkrise entgegenzuwirken, beschliesst SBB Cargo weitere Massnahmen und reduziert beispielsweise Transportkapazitäten im Transitgüterverkehr. Rund 30 Lokführer werden vorübergehend beim SBB Personenverkehr eingesetzt. Dies aufgrund der wachsenden Nachfrage im Personenverkehr durch den Ausbau des Angebots mit dem Fahrplanwechsel.

## März

---

4. März – SBB Cargo unterstützt die Kunden bei ihrem Umweltmanagement und bietet ihnen ein individuelles Emissionsreporting an. Der Emissionsvergleich über alle Transporte, die SBB Cargo abwickelt, lässt sich einfach in betriebliche Umweltmanagementsysteme integrieren und in Öko-Bilanzen ausweisen. Ermittelt werden die Daten mit der Methodik von EcoTransIT, das von SBB Cargo zusammen mit fünf anderen europäischen Bahnen, der Universität Hannover und dem unabhängigen Institut für Energie- und Umweltforschung (ifeu) in Heidelberg in Kooperation mit dem internationalen Eisenbahnverband (UIC) entwickelt wurde.

24. März – Die Verbände der Wald- und Holzwirtschaft und SBB Cargo ziehen eine positive Bilanz ihres gemeinsamen Projektes zur Verbesserung der Zusammenarbeit. Das Projekt zielte darauf, Schwachstellen in der Zusammenarbeit anzugehen. Die wichtigsten Resultate des Projekts sind konkrete Schritte bei der Verbesserung des Bediennetzes, ein schweizweites Reinigungskonzept auf Freiverladeplätzen sowie die bessere Planung des Verladens auf Bahnhöfen mit eingeschränkter Kapazität.

## April

---

1. April – Annette Jordan wird Leiterin des Geschäftsbereichs International. Seit Juni 2004 war sie bei SBB Cargo Deutschland tätig und baute als Geschäftsführerin der Produktionsgesellschaft die dortige Länderorganisation erfolgreich auf. Matthias Birnbaum wird neu Geschäftsführer von SBB Cargo Deutschland.

1. April – Beat Malacarne wird Leiter des Finanzbereichs von SBB Cargo. Er hat breite und langjährige Erfahrung in leitenden Funktionen im Finanzbereich von international tätigen Industrieunternehmen.

2. April – Dank guter Segmentergebnisse steigerte die SBB 2008 das Gesamtergebnis auf CHF 345,0 Mio. (2007: CHF 80,4 Mio.). Die positive Entwicklung wird, wie an der Bilanzmedienkonferenz bekanntgegeben wird, durch Segmentergebnisse im Personenverkehr (5,2 % Zunahme der Zahl der Reisenden auf 322,6 Mio.) und bei Immobilien sowie durch Fortschritte im Güterverkehr getragen. Trotz Rückgang der Verkehrsleistung des Güterverkehrs durch die rückläufige Konjunktur wurde das Segmentergebnis markant verbessert. Der hohe Investitionsbedarf der SBB führte auch 2008 zu einem Mittelabfluss: Dieser erhöhte sich um CHF 75,8 Mio. auf CHF 505,6 Mio.

2. April – Anlässlich der Bilanzmedienkonferenz informiert die SBB über den Stand der Partnersuche für SBB Cargo. Den beiden grossen Bahnen DB und SNCF bietet die SBB eine Beteiligung von 49 % an SBB Cargo an. Im Dezember wird bekannt, dass die Verhandlungen mit DB und SNCF ergebnislos verliefen. Damit tritt das Szenario eines Alleingangs wieder in den Vordergrund. Dieses wurde von der SBB parallel zur Partnersuche erarbeitet.

## Mai

---

12. Mai – Mit den traditionellen Schweizer Werten Präzision, Ökologie, Sicherheit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit präsentiert sich SBB Cargo an der transport logistic in München. Mit mehr als 1500 Ausstellern aus 60 Ländern und 47 000 Fachbesuchern ist die transport logistic die wichtigste Transportmesse Europas.

19. Mai – Der europäische Schienengüterverkehr leidet als Folge der weltweiten Wirtschaftskrise unter drastischem Nachfrageeinbruch. Das Transportvolumen auf der Schiene ging im ersten Quartal 2009 europaweit um 36% zurück, wie eine Umfrage von Booz & Company zeigt. SBB Cargo führte in den ersten drei Monaten auf der Nord-Süd-Achse 19% weniger Züge. Im Export verzeichnete SBB Cargo einen Rückgang der Züge um 27%, der Importverkehr schrumpfte um 11%. Der Binnenverkehr schliesslich reduzierte sich um 12%.

#### **Juni**

---

1. Juni – SBB Cargo übergibt das IW Bellinzona offiziell an SBB Personenverkehr Operations (P-OP). Operativ wird das Werk von P-OP bereits seit Januar 2008 geführt. Somit ist die vollständige Ausgliederung der schweren Instandhaltung umgesetzt.

#### **Juli**

---

29. Juli – SBB Cargo fährt für Valora AG von deren neuem Logistikcenter in Egerkingen zur Papierfabrik Perlen nach Gisikon-Root, um täglich bis zu 120 Tonnen alte Zeitungen und Zeitschriften zu entsorgen. Pro Arbeitstag können so je nach Aufkommen drei bis sechs Lastwagenladungen auf die Schiene verlagert werden.

#### **August**

---

4. August – Das Industrierwerk Biel modernisiert 23 Rangiertraktoren des Typs Tm IV für SBB Cargo. Die Fahrzeuge werden für weitere 20 Jahre fit gemacht. Die neue Fahrzeugbezeichnung nach der Umrüstung lautet Tm 232. Mit den neuen Rangierfahrzeugen setzt SBB Cargo ein weiteres Zeichen für die Zukunft des Wagenladungsverkehrs in der Schweiz.

19. August – SBB Cargo treibt die Verlagerung der Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene voran. Sie baut das Angebot für Strasse-Schiene-Transporte in der Schweiz weiter aus. An je einem Standort in der Westschweiz (Renens) und im Wallis (Sion) gibt es bessere Umschlagmöglichkeiten für Güter, die in Container verladen werden durch den Einsatz von zwei Umschlagfahrzeugen vom Typ Kalmar Reachstaker.

#### **September**

---

10. September – Die SBB präsentiert ihre Halbjahreszahlen. Der Personenverkehr hat sich positiv entwickelt. Wegen der negativen konjunkturellen Entwicklung ist die Transportnachfrage eingebrochen. In den ersten sechs Monaten erzielte SBB Cargo einen Verlust von CHF 24,4 Mio. (1. Halbjahr 2008: CHF –8,2 Mio.) Im internationalen Vergleich hat SBB Cargo gut gearbeitet.

21. September – Die Zuckerrübenfabrik in Aarberg verarbeitet die ersten 2000 Tonnen Zuckerrüben, die SBB Cargo zugeführt hat. Während der dreimonatigen Kampagne unterhält SBB Cargo ein eigenes Rübennetz mit rund 75 Verladestellen.

28. September – Neu kooperiert SBB Cargo mit der Nonprofitstiftung myclimate, um ihren Kunden einen komplett klimaneutralen Transport anzubieten. Kunden von der Schweizer Güterbahn, welche das Kompensationsangebot nutzen, erhalten ein Zertifikat und können ihre Bahntransporte mit dem myclimate-Label «Klimaneutral» auszeichnen.

#### **November**

---

10. November – SBB Cargo gibt bekannt, dass das im September durchgeführte externe Audit durch die Schweizerische Vereinigung für Qualitäts- und Management-Systeme (SQS) erfolgreich war und das Unternehmen weiterhin zertifiziert bleibt. Somit erhält die Schweizer Güterbahn das neue Qualitätszertifikat ISO 9001:2008 für 2010 bis 2012.

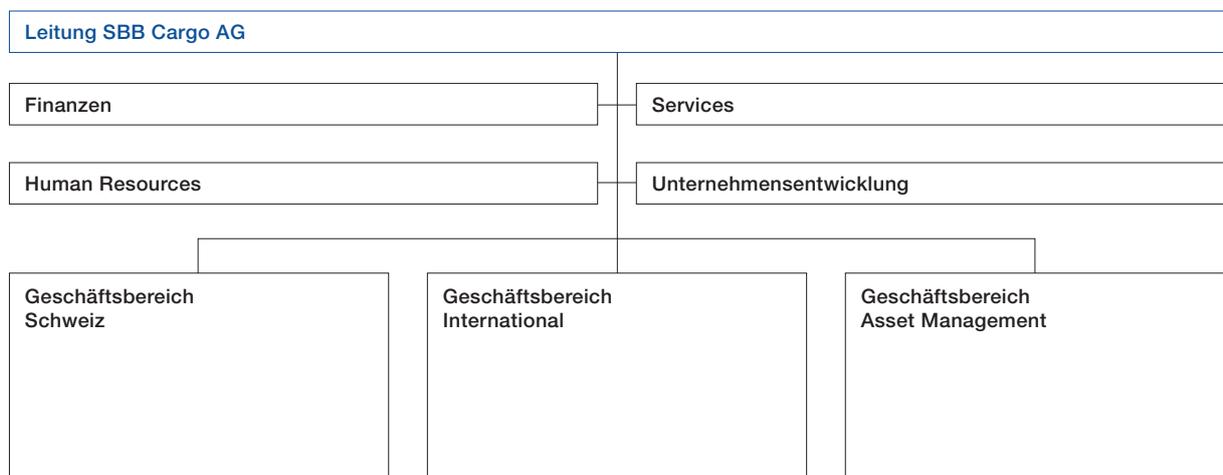
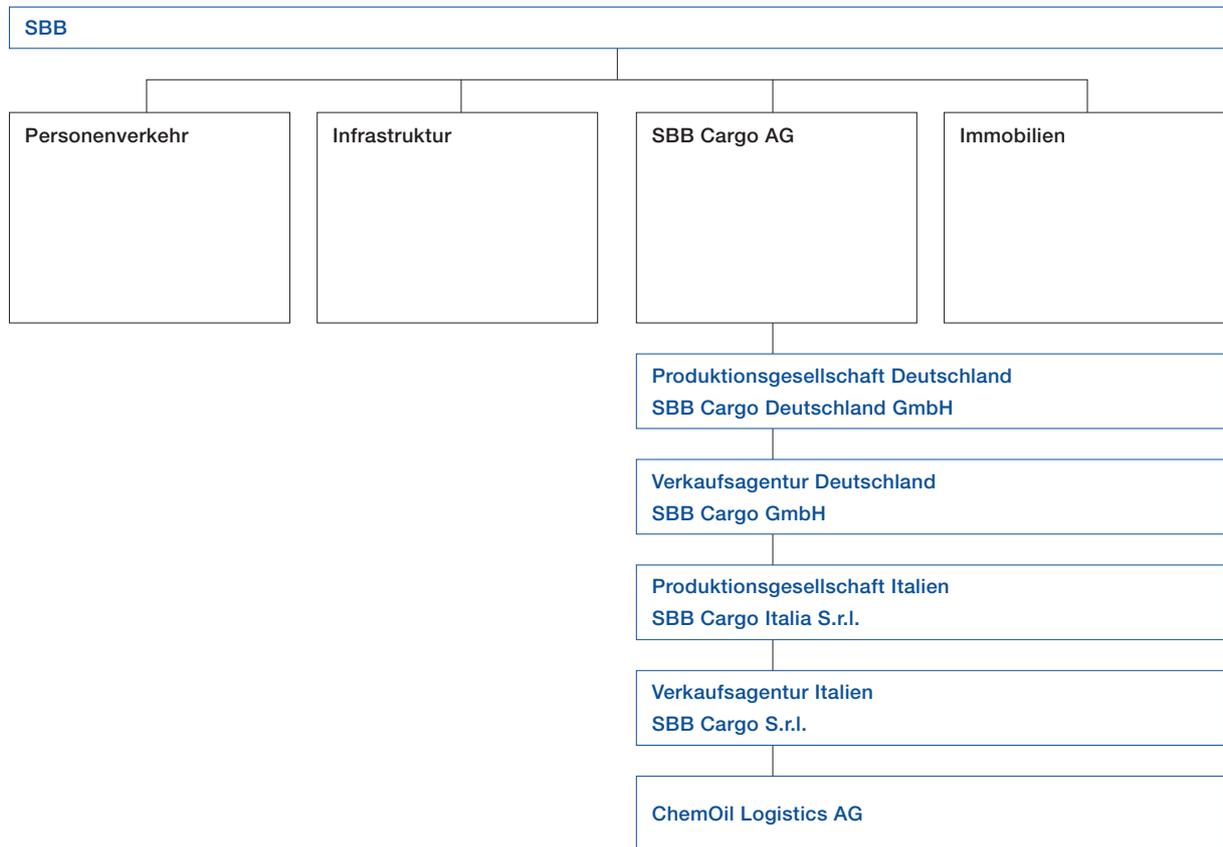
#### **Dezember**

---

11. Dezember – Die letzte fahrplanmässige Bedienung des Rheinhafens St. Johann durch die Hafenbahn findet statt, da der Hafen St. Johann plangerecht auf Ende 2009 aufgehoben und zurückgebaut wird. Die bisher in Basel St. Johann Hafen von SBB Cargo übernommenen Transporte werden neu in Basel Kleinhüningen-Hafen und im Auhafen (Birsfelden Hafen) umgeschlagen.

17. Dezember – Daniel Lützelschwab wird interimistischer Leiter von Services. Seine neue Funktion übernimmt Lützelschwab zusätzlich zu seiner bisherigen Aufgabe als Leiter des Rechtsdienstes von SBB Cargo. Bernhard Meier, bisheriger Leiter von Services, leitet interimistisch das Generalsekretariat der SBB.

# Organigramme



---

# Geschäftsleitung SBB Cargo AG



**1 Nicolas Perrin** (1959, CH)

CEO SBB Cargo, davor Leiter Geschäftsbereich International, dipl. Bauingenieur ETH. Bei der SBB seit 1987, u. a. als persönlicher Mitarbeiter des Präsidenten der Generaldirektion und Stv. des Delegierten für Bahn 2000.

**2 Adrian Keller** (1966, CH)

Stv. Leiter SBB Cargo, Leiter Geschäftsbereich Schweiz, lic. iur., Rechtsanwalt. Bei SBB Cargo seit 2001, zuerst als Leiter Rechtsdienst, Leiter Unternehmensentwicklung, Leiter Services, dann Leiter Netz- und Kapazitätsmanagement.

**3 Annette Jordan** (1968, D)

Leiterin Geschäftsbereich International, Maschinenbauingenieurin. Bei SBB Cargo Deutschland seit 2004 als Geschäftsführerin der Produktionsgesellschaft in Deutschland. Zuvor in führenden Funktionen bei DB Cargo und Unternehmensberaterin.

**4 Jürgen Mues** (1963, D)

Leiter Asset Management, davor Leiter Services, Executive MBA HSG in Logistikmanagement und dipl. Ing. Produktionstechnik. Bei SBB Cargo seit 2006. Zuvor Bereichsleiter Logistik und Informatik bei Roche Consumer Health.

**5 Beat Malacarne** (1962, CH)

Leiter Finanzen, dipl. Wirtschaftsprüfer, seit 2009 bei SBB Cargo. Zuvor bei der Holcim Gruppe in verschiedenen Ländern in leitender Funktion im Finanzbereich tätig, vor allem als CFO in Asien.

**6 Daniel Eigenmann** (1958, CH)

Leiter Human Resources, eidg. dipl. Turn- und Sportlehrer. Bei SBB Cargo seit 2008. Zuvor Personalleiter der Schweizer Niederlassung eines internationalen Pharmaunternehmens. 2003 bis 2007 Leiter Human Resources bei SBB Cargo. Davor Personalleiter bei Schweizer Banken.

**7 Renato Fasciati** (1975, CH)

Leiter Unternehmensentwicklung, lic. oec. HSG. Bei der SBB seit 2007 im Bereich Corporate Development. Seit Dezember 2007 bei SBB Cargo als Leiter Taskforce Turnaround und als Leiter Corporate Development. Zuvor als Berater bei McKinsey & Company in Zürich tätig.

**8 Daniel Lützel Schwab** (1968, CH)

Leiter Services ad interim, lic. iur., Rechtsanwalt. Bei SBB Cargo seit 2001, zuerst im Rechtsdienst, danach Sekretär der Geschäftsleitung und des Verwaltungsrates und zuletzt als Leiter Rechtsdienst.

# Segmentinformation Güterverkehr SBB

Erfolgsrechnungen für die Periode vom 1. Januar bis 31. Dezember

Mio. CHF	2009	2008
<b>Betriebsertrag</b>		
Verkehrserträge	915,6	1 044,2
Abgeltungen	10,0	13,0
Mieterträge Liegenschaften	0,9	1,9
Nebenerträge	87,5	150,5
Übrige Erträge	2,6	4,0
Eigenleistungen	25,7	56,0
Ertragsminderungen	- 11,8	- 10,6
<b>Total Betriebsertrag</b>	<b>1 030,6</b>	<b>1 259,0</b>
<b>Betriebsaufwand</b>		
Materialaufwand	- 82,8	- 143,6
Personalaufwand	- 455,2	- 516,6
Sonstiger Betriebsaufwand <sup>1</sup>	- 449,8	- 506,1
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	- 70,8	- 73,8
Umlage Zentralbereiche	- 22,4	- 22,6
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>- 1 081,0</b>	<b>- 1 262,7</b>
<b>Betriebsergebnis/EBIT</b>	<b>- 50,4</b>	<b>- 3,7</b>
Finanzertrag	15,3	17,6
Finanzaufwand	- 22,1	- 42,1
Umlage Zentralbereiche	- 3,3	- 0,1
<b>Gewinn vor Steuern</b>	<b>- 60,4</b>	<b>- 28,3</b>
Ertragssteuern	- 2,1	- 1,6
Ausgleichszahlungen	0,0	0,0
Minderheitsanteile	0,0	0,0
<b>Periodenergebnis</b>	<b>- 62,5</b>	<b>- 29,9</b>
<sup>1</sup> davon Trassengebühren	- 180,7	- 214,7

# Segmentinformation Güterverkehr SBB

## Bilanz

### Aktiven

Mio. CHF	31. 12. 2009	31. 12. 2008
<b>Umlaufvermögen</b>		
Flüssige Mittel	39,0	24,1
Wertschriften	0,1	0,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	148,1	173,4
Sonstige Forderungen	47,8	49,9
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	8,8	54,7
Aktive Rechnungsabgrenzung	38,8	46,6
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>282,5</b>	<b>348,8</b>
<b>Anlagevermögen</b>		
Finanzanlagen	15,8	15,2
Sachanlagen	714,1	765,6
Anlagen im Bau Sachanlagen	27,4	34,7
Immaterielle Anlagen	12,4	15,9
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>769,6</b>	<b>831,4</b>
<b>Total Aktiven</b>	<b>1 052,1</b>	<b>1 180,2</b>

### Passiven

Mio. CHF	31. 12. 2009	31. 12. 2008
<b>Fremdkapital</b>		
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	68,0	80,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	60,4	85,5
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	64,0	52,0
Passive Rechnungsabgrenzung	69,9	65,0
Kurzfristige Rückstellungen	38,8	103,3
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>301,0</b>	<b>385,9</b>
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	456,6	0,0
Andere langfristige Verbindlichkeiten	0,5	462,6
Langfristige Rückstellungen	57,4	32,6
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>	<b>514,5</b>	<b>495,2</b>
<b>Total Fremdkapital</b>	<b>815,6</b>	<b>881,0</b>
<b>Eigenkapital</b>		
Gesellschaftskapital	723,0	723,0
Kapitalreserven	2,2	2,2
Gewinnreserven	-426,0	-396,1
Konzerngewinn	-62,5	-29,9
<b>Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile</b>	<b>236,6</b>	<b>299,1</b>
Minderheitsanteile	0,0	0,0
<b>Total Eigenkapital</b>	<b>236,6</b>	<b>299,1</b>
<b>Total Passiven</b>	<b>1 052,1</b>	<b>1 180,2</b>

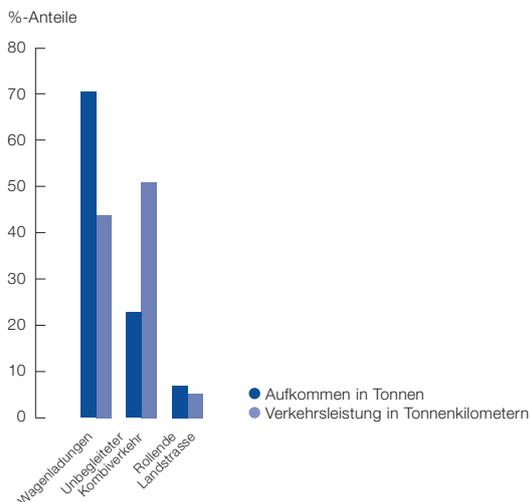
# Kennzahlen SBB Cargo

## Beteiligungsverzeichnis Güterverkehr SBB

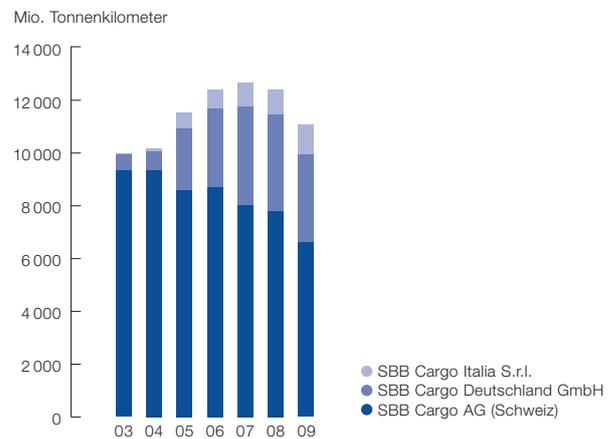
Firmenname		Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB % 31. 12. 2009	Beteiligung SBB % 31. 12. 2008	
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Basel	CHF	723,00	723,00	100,00	100,00	V
SBB Cargo Italia S.r.l., Gallarate	EUR	13,00	13,00	100,00	100,00	V
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V
ChemOil Logistics AG, Basel	CHF	1,00	1,00	100,00	100,00	V
SBB Cargo GmbH, Duisburg	EUR	0,25	0,25	100,00	100,00	V
SBB Cargo S.r.l., Gallarate	EUR	0,05	0,05	100,00	100,00	V
RAAlpin AG, Bern	CHF	0,30	0,09	30,00	30,00	E
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85	E
Termi SA, Chiasso	CHF	0,50	0,10	20,00	20,00	E

Erfassung:  
 V = Voll konsolidiert  
 E = Mittels Equity-Methode erfasst

## Struktur des Güterverkehrs



## Verkehrsleistung nach Ländern

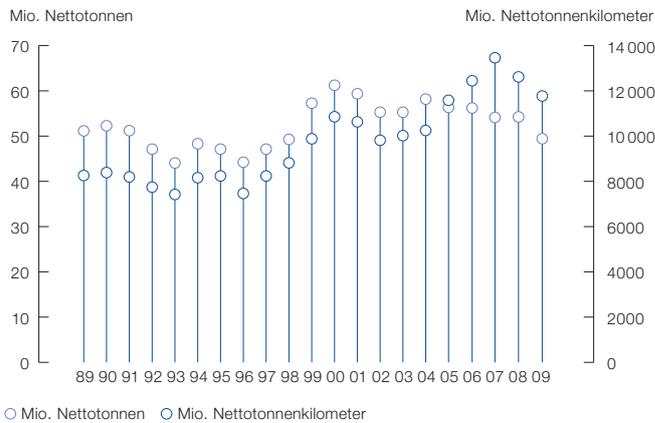


Bis 2007 waren die Ländergrenzen entscheidend für die Zuordnung der Verkehrsleistung. 2008 wird die Verkehrsleistung dem jeweiligen EVU auf Basis der effektiven Übergabeorte zugeordnet.

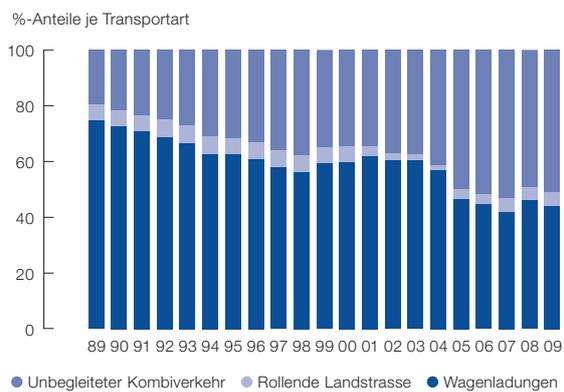
## Verkehrsleistung und -aufkommen

		2007	2008	2009	09-08 ± in %
<b>Aufkommen</b>					
<b>SBB Cargo insgesamt</b>	Mio. Nettotonnen	<b>53,7</b>	<b>54,4</b>	<b>49,3</b>	<b>-9,4</b>
Wagenladungsverkehr		35,8	37,9	34,8	-8,2
– Einzel-Wagenladungsverkehr		24,0	24,9	21,9	-12,0
– Ganzzug-Wagenladungsverkehr		11,8	13,0	12,9	-0,8
Kombinierter Verkehr		17,9	16,5	14,5	-12,1
– Unbegleiteter kombinierter Verkehr		14,5	13,1	11,2	-14,5
– Rollende Landstrasse		3,4	3,4	3,4	0,0
<b>Leistung</b>					
<b>SBB Cargo insgesamt</b>	Mio. Nettotonnenkilometer	<b>13 368,1</b>	<b>12 530,9</b>	<b>11 674,2</b>	<b>-6,8</b>
Wagenladungsverkehr		5 397,4	5 776,7	5 118,7	-11,4
– Einzel-Wagenladungsverkehr		3 748,7	3 862,6	3 146,9	-18,5
– Ganzzug-Wagenladungsverkehr		1 648,7	1 914,1	1 971,8	3,0
Kombinierter Verkehr		7 970,7	6 754,2	6 555,5	-2,9
– Unbegleiteter kombinierter Verkehr		7 295,5	6 107,4	5 949,6	-2,6
– Rollende Landstrasse		675,2	646,8	605,8	-6,3

## Güterverkehrsaufkommen und -leistung



## Entwicklung der Güterverkehrsleistung

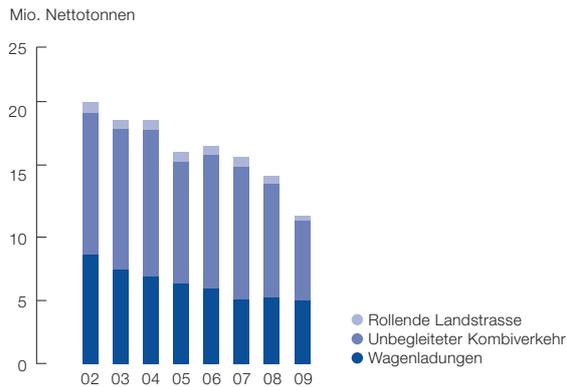


## Alpenquerender Verkehr SBB Cargo

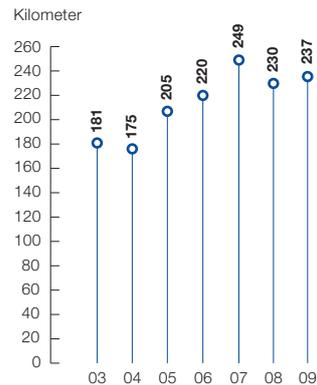
Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr durch die Alpen in Mio. Nettotonnen

		2007	2008	2009	09-08 ± in %
<b>Gotthard</b>	Mio. Nettotonnen	<b>13,46</b>	<b>12,28</b>	<b>9,00</b>	<b>-26,7</b>
Wagenladungen		3,89	4,21	2,96	-29,5
Unbegleiteter Kombiverkehr		8,89	7,52	5,72	-24,0
Rollende Landstrasse		0,68	0,55	0,32	-42,6
<b>Simplon</b>		<b>2,82</b>	<b>2,49</b>	<b>2,67</b>	<b>7,4</b>
Wagenladungen		1,20	1,03	0,94	-8,2
Unbegleiteter Kombiverkehr		1,62	1,46	1,73	18,3
<b>Total</b>		<b>16,28</b>	<b>14,77</b>	<b>11,67</b>	<b>-21,0</b>
Wagenladungen		5,09	5,23	3,91	-25,3
Unbegleiteter Kombiverkehr		10,55	8,99	7,44	-17,1
Rollende Landstrasse		0,68	0,55	0,32	-42,6

## Alpenquerender Verkehr SBB Cargo



## Mittlere Versandweite pro Nettotonne



## Verkehrsleistung SBB Cargo nach Ländergesellschaften

in Mio. Nettotonnenkilometer	2007	2008	2009	09-08 ± in %
SBB Cargo AG (Schweiz)	8 008,1	7 768,8	6 581,4	-15,3
SBB Cargo Deutschland GmbH	3 686,2	3 649,6	3 317,4	-9,1
SBB Cargo Italia Srl	915,2	914,1	1 133,9	24,0
Einkauf bei Dritten	758,7	198,3	641,4	223,5
<b>Total</b>	<b>13 368,1</b>	<b>12 530,9</b>	<b>11 674,2</b>	<b>-7,0</b>

## Bestände

		2007	2008	2009	09-08 ± in %
<b>Personal</b>					
<b>Total (konsolidiert)</b>	Anzahl <sup>1</sup>	<b>4 406</b>	<b>4 248</b>	<b>3 677</b>	<b>-13,4</b>
<b>SBB Cargo AG<sup>2</sup></b>		<b>4 035</b>	<b>3 790</b>	<b>3 213</b>	<b>-15,2</b>
Zentrale		268	264	256	-3,0
Verkauf		283	292	123	-57,9
Produktion		2 651	2 532	2 521	-0,4
– Strecken und Rangierlokführer		871	831	786	-5,4
Unterhalt (Rollmaterial)		806	657	280	-57,4
Andere		27	45	33	-26,7
<b>Tochtergesellschaften<sup>3</sup></b>		<b>371</b>	<b>457</b>	<b>464</b>	<b>1,5</b>

<sup>1</sup> Personal im Jahresmittel in Vollzeitbeschäftigten

<sup>2</sup> SBB Cargo AG ohne Tochtergesellschaften

<sup>3</sup> Inkl. Vertriebsgesellschaften

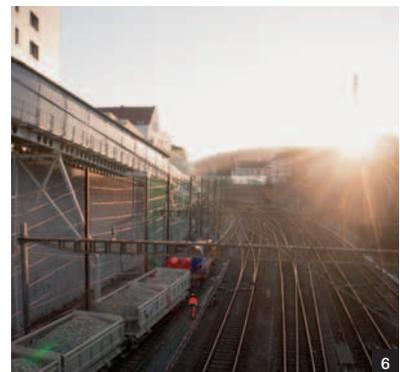
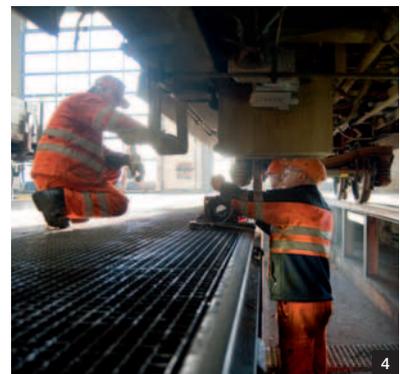
		2007	2008	2009	09-08 ± in %
<b>Gliederung nach Geschäftsbereichen</b>					
<b>Total (konsolidiert)</b>	Anzahl <sup>1</sup>	<b>4 406</b>	<b>4 248</b>	<b>3 677</b>	<b>-13,4</b>
<b>SBB Cargo AG<sup>2</sup></b>		<b>4 035</b>	<b>3 790</b>	<b>3 213</b>	<b>-15,2</b>
Geschäftsbereich Schweiz		2 079	2 039	2 509	23,1
Geschäftsbereich International ohne Tochtergesellschaften		1 008	951	211	-77,8
Geschäftsbereich Asset Management		806	657	280	-57,4
Zentralbereich		142	143	213	49,0
<b>Tochtergesellschaften</b>		<b>371</b>	<b>457</b>	<b>464</b>	<b>1,5</b>
SBB Cargo Deutschland <sup>3</sup>		160	178	172	-3,4
SBB Cargo Italia <sup>3</sup>		183	251	266	6,0
ChemOil Logistics AG		28	28	26	-7,1

<sup>1</sup> Personal im Jahresmittel in Vollzeitbeschäftigten

<sup>2</sup> SBB Cargo AG ohne Tochtergesellschaften

<sup>3</sup> Inkl. Vertriebsgesellschaften

		2007	2008	2009	09-08 ± in %
<b>Fahrzeuge, Stand 31.12.</b>					
<b>Triebfahrzeuge</b>		<b>681</b>	<b>670</b>	<b>659</b>	<b>-1,6</b>
Streckenlokomotiven		466	455	438	-3,7
– mit Dieselantrieb		3	3	3	0,0
– auslandtauglich		109	109	109	0,0
Rangierlokomotiven		123	122	125	2,5
– mit Dieselantrieb		107	106	109	2,8
Rangiertraktoren		92	93	96	3,2
– mit Dieselantrieb		90	91	94	3,3
<b>Güterwagen</b>		<b>10 464</b>	<b>9 910</b>	<b>9 121</b>	<b>-8,0</b>
– 2-achsig		5 767	5 098	4 374	-14,2
– 4-achsig		4 697	4 812	4 747	-1,4
– Offene Wagen		2 178	2 107	2 025	-3,9
– Gedeckte Wagen		4 686	4 220	3 889	-7,8
– Flache Wagen, 2-achsig		747	744	655	-12,0
– Flache Wagen, 4-achsig		2 340	2 340	2 262	-3,3
– Schiebe- und Klappdachwagen		421	398	191	-52,0
– Sonderwagen		112	101	99	-2,0
<b>Lärm</b>	Anzahl	<b>5 280</b>	<b>6 373</b>	<b>7 062</b>	<b>10,8</b>
Lärmarme SBB Cargo-Güterwagen	%	50,2	64,3	77,4	



**1** Schweizerische Rheinhäfen Basel – Im schweizerischen Wagenladungsverkehr werden die Dienstleistungen von SBB Cargo künftig stärker standardisiert und das Angebot wird enger mit den Kunden verzahnt.

**2, 6** Durchmesserlinie Zürich–Oerlikon, Kanton Zürich – Transporte für die Baubranche und die Mineralölindustrie nahmen deutlich zu, in der Branche Handel konnte SBB Cargo den Umsatz leicht steigern.

**3, 4** Lärmsanierung Serviceanlage Limmattal, Kanton Zürich – Im vergangenen Jahr rüstete SBB Cargo 938 Güterwagen mit lärmarmen K-Sohlen aus. Diese neuen Bremsklötze schonen im Vergleich mit herkömmlichen Gusssohlen die glatte Radfläche, wodurch das Rollgeräusch stark verringert wird.

**5** Containerterminal Busto Arsizio, Italien – Der Umsatz für das Ziehen von Containerzügen sank insgesamt um 14 % gegenüber dem Vorjahr. Eine Erholung auf tiefem Niveau zeichnete sich ab Oktober ab.

Der Auszug aus dem Geschäftsbericht 2009 der SBB liegt in deutscher, französischer, italienischer und englischer Sprache vor und ist auf der Website [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com) abrufbar. Massgebend ist die gedruckte deutsche Version.

#### **Impressum**

**Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG,  
Elsässertor, Centralbahnstrasse 4, 4065 Basel, Schweiz  
Konzept: schneiter meier külling AG, Zürich  
Layout: Satzart AG, Bern  
Fotos: Andrea Vedovo, Zürich; SBB Cargo, Basel  
Druck: Vetter Druck AG, Thun**

