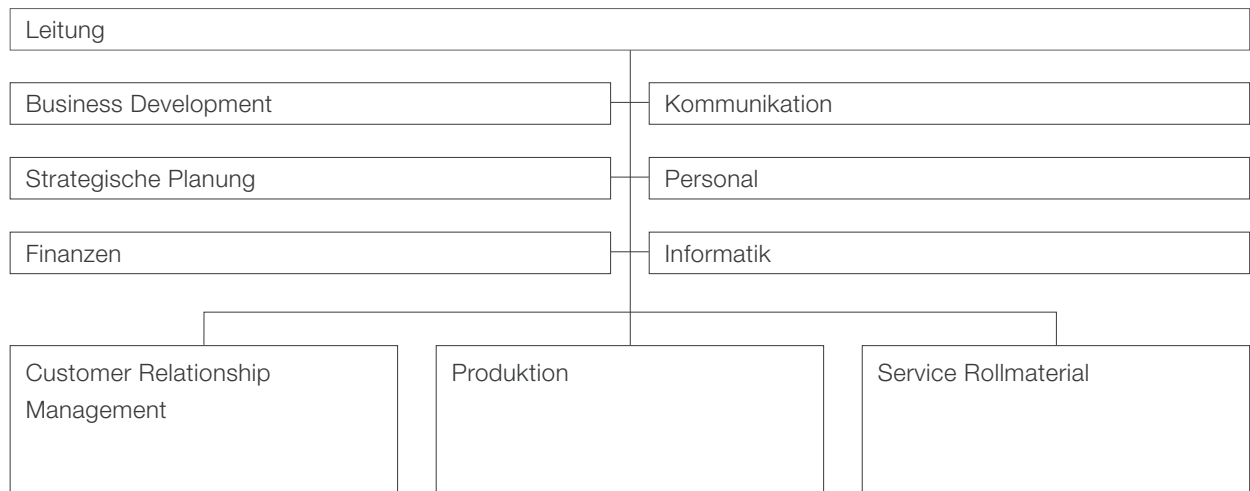


SBB Cargo im Jahr 2003.



Auszug aus dem Geschäftsbericht der SBB.



Inhalt.

Organigramme SBB Cargo	U1
Vorwort	2
Im Güterverkehr gelang im zurückliegenden Geschäftsjahr eine eigentliche Trendwende – SBB Cargo konnte den Jahresverlust um zwei Drittel reduzieren.	
SBB Cargo auf Kurs	4
Im 2003 steigerte SBB Cargo die Verkehrs- leistung trotz schwierigem wirtschaftlichem Umfeld um 2,1 Prozent.	
Jahreschronik	14
Finanzbericht/Kennzahlen	16

SBB Cargo im Jahr 2003.

Die Güterverkehrsangebote der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) umfassen SBB Cargo AG, ihren Rollmaterialservice, die Tochterunternehmen in Deutschland und Italien sowie die für Chemie- und Mineralöllogistik spezialisierte ChemOil Logistics AG. Erstmals publizieren wir diesen Teil des Geschäftsberichts der SBB in einem Separatdruck. Wir tragen damit den veränderten Rahmenbedingungen des Schienengüterverkehrs Rechnung. Er befindet sich seit dem Berichtsjahr nicht mehr nur im Wettbewerb mit dem Strassentransport und der See- und Flussschifffahrt, sondern auch mit anderen Bahnen. Kunden, Lieferanten und die spezifisch interessierte Öffentlichkeit erhalten damit einen direkten Einblick in die Entwicklung der Güterverkehrssparte der SBB.

Trendwende im Güterverkehr.

Im Güterverkehr gelang im zurückliegenden Geschäftsjahr eine eigentliche Trendwende. Gegenüber dem Vorjahr konnte SBB Cargo den Jahresverlust um zwei Drittel reduzieren: Das Jahresergebnis verbesserte sich – trotz schleppender Konjunktorentwicklung und trotz monatelanger Sperrung des Monte-Olimpino-II-Tunnels südlich von Chiasso – von CHF -96,1 Mio. auf CHF -33,1 Mio. Mit dem Aufbau einer deutschen Tochterunternehmung (Swiss Rail Cargo Köln, SRCK), der Gründung eines italienischen Unternehmens (Swiss Rail Cargo Italy, SRCI) wurden die Grundsteine zur Realisierung eines eigenen, durchgehenden Angebots auf der europäischen Nordsüd-Achse gelegt. Die Verkehrsleistung in Deutschland übertraf im vergangenen Jahr bereits die in der Schweiz für den Export gefahrenen Tonnenkilometer. In Italien rollte am 15. Dezember 2003 der erste, selbst produzierte Zug.

Die deutliche Verbesserung des Jahresergebnisses im Güterverkehr wurde bei stagnierendem Verkaufsertrag wesentlich aufgrund der bereits 2002 eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen im Binnenverkehr erzielt. Mit der Neustrukturierung der regionalen Produktion in der Schweiz werden nicht nur Kosten reduziert. Gleichzeitig ermöglicht die Neuausrichtung auch weiterhin die schweizweite Flächenbedienung.


Die Trendwende konnte nur dank dem grossen Engagement der 4898 Mitarbeitenden von SBB Cargo und ihrer Tochtergesellschaften erzielt werden. Dafür dankt ihnen der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung von SBB Cargo.



Dr. Benedikt Weibel
Präsident des Verwaltungsrates SBB Cargo

Ausblick: Grosse Herausforderungen.

Im laufenden Jahr wird SBB Cargo die Voraussetzungen für ihr durchgehendes Angebot auf der Nord-Süd-Achse in Deutschland und Italien fertig stellen. Gleichzeitig verliert sie ihre frühere Monopolstellung am Gotthard. Ihr Angebot im schweizerischen Binnenverkehr baut sie weiter aus. Beides ist notwendig, damit SBB Cargo im laufenden Jahr nahe an den Break even kommt, um 2005 schwarze Zahlen zu schreiben. SBB Cargo will dieses ambitionöse Ziel mit einer konsequenten Wettbewerbs- und Kundenorientierung erreichen. Sie will die führende Position im schweizerischen Binnenverkehr halten und eine der massgeblichen Anbieterinnen im grenzüberschreitenden, alpenquerenden Schienengüterverkehr sein.



Daniel Nordmann
Delegierter des Verwaltungsrates und
Leiter SBB Cargo

SBB Cargo auf Kurs.

SBB Cargo konnte im Geschäftsjahr eine Trendwende vollziehen und den Vorjahresverlust von CHF 96,1 Mio. um 65,6 % auf CHF 33,1 Mio. reduzieren. Damit wurde ein wesentlicher Schritt hin zum angestrebten positiven Ergebnis gemacht. Die Verkehrsleistung erfuhr 2003, trotz weiterhin schwierigem wirtschaftlichem Umfeld, eine leichte Steigerung.

Mit der Aufnahme des Pilotbetriebes in Italien und der Umsetzung des Neuen Wagenladungsverkehrs in der Schweiz hat SBB Cargo die Realisierung von zwei Schlüsselprojekten eingeleitet.

Mit 9,94 Mia. Tonnenkilometern (Vorjahr 9,73 Mia.) konnte der Güterverkehr trotz anhaltender Rezession ein leichtes Wachstum von 2,1 % verzeichnen. Die transportierte Menge blieb mit 54,8 Mio. Tonnen (Vorjahr 54,9 Mio. Tonnen) beinahe stabil (−0,3 %). Der Verkehrsertrag schloss mit CHF 1,062 Mia. (−1,3 %) leicht unter dem Vorjahr (CHF 1,076 Mia.) ab. Dank der Umsatzentwicklung, Restrukturierungsmassnahmen sowie einem strikten Kostenmanagement erzielte SBB Cargo bei einem leicht sinkenden Betriebsertrag von CHF 1,284 Mia. (−0,8 %) und einem stärker rückläufigen Betriebsaufwand (−4,4 %) ein um 68,7 % besseres Betriebsergebnis von CHF −22,6 Mio. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) verbesserte sich um 74 % auf CHF −19,2 Mio. Dies schlägt sich in einem ebenfalls stark verbesserten Jahresergebnis nieder. Der Jahresverlust reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 65,6 % und beträgt CHF 33,1 Mio. (Vorjahr: CHF 96,1 Mio.). Damit erreicht SBB Cargo eine wichtige Etappe auf dem Weg zum angestrebten positiven Ergebnis im Geschäftsjahr 2005.

Verkehrszunahme trotz Rezession und Streckensperrung.

Die Verkehrsleistung widerspiegelt einerseits die 2003 anhaltend schwache Wirtschaftslage mit einer Konsolidierung der Gütertransporte auf niedrigem Niveau, andererseits die Dynamik des liberalisierten Schienengüterverkehrsmarktes. Während SBB Cargo im schweizerischen Verkehr (und damit auch im alpenquerenden Verkehr von Grenze zu Grenze) Marktanteile an Wettbewerber verlor, gewann SBB Cargo Marktanteile im nichtschweizerischen Verkehr dazu. In der Gesamtbilanz resultierte trotz Konjunkturbaisse eine Steigerung der Verkehrsleistung um 204 Mio. Tonnenkilometer (+2,1 %).

Verluste durch Sperrung. Die mehrmonatige Totalsperrung des Tunnels Monte Olimpino II südlich von Chiasso hatte zur Folge, dass im Verkehr von und nach Italien Umsatzverluste von geschätzten CHF 10 Mio. hingenommen werden mussten. Der Tunnel war wegen Wassereintritten von Ende November 2002 bis 5. Mai 2003 total gesperrt, danach bis 7. August 2003 nur einspurig befahrbar. Dadurch wurden Verkehre an die Brenner-Achse und an die Strasse verloren.

Stark zurückgegangen sind die Verkehre ab den Basler Rheinhäfen. Auf Grund des lang andauernden Niedrigwasserstandes und der damit verbundenen höheren Schiffsfrachten haben die Verlagerer in erster Linie bestehende Lagervorräte abgebaut. Nur teilweise wählten sie den Ganzbahnweg ab den Nordseehäfen als Alternative. Davon konnte zwar auch Swiss Rail Cargo Köln mit insgesamt 236 so genannten Spotzügen für Chemie- und Mineralölkunden profitieren, insgesamt resultierte jedoch ein Umsatzverlust von CHF 15 Mio.

Resultate der einzelnen Verkehrsbereiche.

Die einzelnen Verkehrsbereiche zeigen folgendes Bild:

- Der Exportverkehr ist weiter stark rückläufig und erreichte noch 0,56 Mia. Tonnenkilometer (–21,8%).
- Der Transitverkehr ging um 4,6% auf 5,02 Mia. Tonnenkilometer zurück.
- Der Importverkehr nahm um 1,0% auf 1,31 Mia. Tonnenkilometer zu.
- Der Binnenverkehr nahm um 2,2% auf 2,4 Mia. Tonnenkilometer zu.

Mit 9,94 Mia. Tonnenkilometern (Vorjahr 9,73 Mia.) konnte der Güterverkehr trotz anhaltender Rezession ein leichtes Wachstum von 2,1% verzeichnen. Die transportierte Menge blieb mit 54,8 Mio. Tonnen (Vorjahr 54,9 Mio. Tonnen) beinahe stabil (–0,3%).

Im ausländischen Verkehr erbrachte die Tochterunternehmung Swiss Rail Cargo Köln (SRCK) ihre Leistung erstmals während eines vollen Kalenderjahres und konnte die Verkehrsleistung um 492 Mio. Tonnenkilometer auf gut das Fünffache steigern. Der Erfolg des Aufbaus in Deutschland wirkte sich im Berichtsjahr auch auf den Umsatz aus. Dieser stieg gegenüber dem Vorjahr von CHF 3,6 Mio. auf CHF 34,3 Mio. Mit diesem Ergebnis übertraf SBB Cargo die Verluste an Wettbewerber im schweizerischen Verkehr. Erstmals erzielte SBB Cargo eine kleine Verkehrsleistung in Italien.

Verkehrsleistung.

(Mio. Nettotonnenkilometer)	2003	2002	Veränderung
Binnen	2 403	2 351	+2,2 %
Export	557	712	–21,8 %
Import	1 308	1 295	+1,0 %
Transit	5 017	5 261	–4,6 %
Ausland (D/I)	651	113	+474,5 %
Total	9 936	9 732	+2,1 %

Entwicklung der Branchen. Nach Branchen und Umsatz aufgeschlüsselt verzeichnen die folgenden Branchen Rückgänge: Agro (niedrigere Getreide- und Zuckerrübenernte), Bau (Wegfall Tonzüge an Wettbewerber), Chemie/Mineralöl und Siderurgie (Niedrigwasser Rhein und Verluste an Wettbewerber), Holz/Papier (niedrigere Nachfrage nach Papier) und Post (interne Optimierung des Kunden), während die Branchen Handel (vermehrte Transporte der Grossverteiler, neues Produkt Cargo Domino) und – dem langjährigen Trend folgend – der kombinierte Verkehr einen Mehrumsatz ausweisen können.

Alpenquerender Verkehr am Gotthard und Simplon.

Der Rückgang des alpenquerenden Verkehrs widerspiegelt den zunehmenden Wettbewerb im Schienengüterverkehr und die fünfmonatige Schliessung des Tunnels Monte Olimpino II. Wegen der Tunnelschliessung gingen SBB Cargo rund 1 Mio. Nettotonnen im alpenquerenden Verkehr verloren. Als bisherige faktische Monopolistin am Gotthard verliert SBB Cargo Marktanteile in der Schweiz, während sie im Ausland (Deutschland und Italien) Marktanteile dazugewinnt. Den weniger beförderten Tonnen stehen längere Transportdistanzen gegenüber, weil immer öfter eine einzige Bahngesellschaft – in Konkurrenz zu anderen – für die ganze Transportstrecke verantwortlich zeichnet. SBB Cargo verlor vor allem «bunte Züge» im Wagenladungsverkehr und einzelne Ganzzüge. Dieser Trend wird sich in den kommenden Jahren fortsetzen. Bei der Rollenden Autobahn (Rola) setzte sich der Trend der Umlagerung der Verkehre von der Gotthard- auf die für die Rola infrastrukturell besser ausgerüstete Lötschberg-Simplon-Achse fort. Damit verbunden ist der Operator-Wechsel von SBB Cargo zur Gesellschaft RAlpin, deren Züge in der Schweiz von BLS Cargo gefahren werden. Die Lötschberg-Simplon-Achse ist im Unterschied zur Gotthard-Achse auch für Lastwagen mit einer Eckhöhe von 4 Metern ausgebaut.

Alpenquerender Verkehr.

(Mio. Nettotonnen)	2003	2002	Differenz
Wagenladungsverkehr Unbegleiteter	7,48	8,61	-13,2%
kombinierter Verkehr	11,07	11,19	-1,1%
Rollende Landstrasse	0,70	0,87	-19,3%
Total	19,25	20,67	-6,9%

Markteintritt Italien.

Im Dezember 2002 hat die SBB beschlossen, den Markteintritt in Norditalien in Angriff zu nehmen und dafür eine eigene Tochterunternehmung aufzubauen. Damit wurde zugleich das gemeinsame Projekt Transalp mit FS Trenitalia Cargo beendet.

Die formelle Gründung der Swiss Rail Cargo Italy s.r.l. (SRCI) erfolgte Ende Januar 2003. Ein knappes Jahr später war es so weit: Am 15. Dezember 2003 hat Swiss Rail Cargo Italy mit dem ersten Zug von Chiasso nach Monza-Lecco in Norditalien den Pilotbetrieb aufgenommen. SBB Cargo ist damit die erste Bahn Europas, die Güterzüge zwischen Deutschland und Italien in durchgehender Transportverantwortung planen und durchführen kann. Den regulären Betrieb in Italien nimmt SBB Cargo Mitte April 2004 mit weiteren Zügen ab Chiasso auf.

Gewaltige Herausforderung. Der Aufbau der italienischen Tochterfirma in derart kurzer Zeit stellte die beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor gewaltige Herausforderungen. Meilensteine waren die rechtliche Gründung der Swiss Rail Cargo Italy am 29. Januar 2003, die Lizenzierung als italienische Eisenbahnverkehrsunternehmung (EVU) am 26. März 2003 sowie die Ausstellung der Sicherheitslizenz (Certificato di Sicurezza Cesifer) am 27. November 2003. Grosse Anstrengungen unternahm SBB Cargo bei der Ausbildung des Personals – Lokführer, Visiteure, Rangierpersonal. Mehr Zeit als erwartet benötigte die Industrie für die Lieferung und Zulassung der Lokomotiven. Mit dem Kauf der «Rail Italy», einer kleinen italienischen Werkbahn, sicherte SBB Cargo den Start ab.

SBB Cargo will mit dem Aufbau der Swiss Rail Cargo Italy die Qualität und Pünktlichkeit im Schienengüterverkehr mit Norditalien auf ein mit der Schweiz vergleichbares Niveau bringen. Die Bahn soll damit für die Kunden des grossen norditalienischen Marktes wieder attraktiv und die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene weiter vorangetrieben werden. Um näher bei den Kunden zu sein, hat SBB Cargo Ende 2003 ihr Verkaufsbüro in Milano wiedereröffnet.

Konkurrenz ...

In der zweiten Hälfte 2003 fuhren jede Woche bereits rund 90 Züge der SBB Cargo-Tochterunternehmung Swiss Rail Cargo Köln auf der deutschen Rhein-Achse. Damit ist SBB Cargo der Markteintritt in Deutschland gelungen. Der Kunde kann auf dieser Strecke nun zwischen mehreren Angeboten wählen: Entweder bucht er seine Transporte bei SBB Cargo und ihren Tochterunternehmen oder bei anderen im Wettbewerb tätigen Cargo-Bahnen.

Anstelle der traditionellen Kooperationsverkehre, welche die gewünschte Qualität nicht erreichten, beginnt sich dieses neue Modell durchzusetzen. Eine einzige Bahn übernimmt den Transport auf der ganzen Strecke und verantwortet gegenüber den Kunden Pünktlichkeit und grenzüberschreitende Zuverlässigkeit.

Diese Entwicklung wird auf die Bahnunternehmen Konsequenzen haben. Die DB Cargo-Gruppe wird ihre Vormachtstellung auf der deutschen Rhein-Ruhr-Achse (Köln–Basel) verlieren. SBB Cargo gehört auf dieser Achse zu den Gewinnern und wird hier ihren Marktanteil steigern. Am Gotthard ist die Situation umgekehrt: SBB Cargo wird auf der Gotthardstrecke bis zu einem Drittel ihres Verkehrs an Konkurrenzbahnen verlieren und ihre beherrschende Stellung einbüßen. In Norditalien treten neben FS/Trenitalia Cargo sowie den Ferrovie Nord Cargo weitere neue Unternehmen am Markt auf. Den Anfang machte die Rail Traction Company, die am Brenner operiert. SBB Cargo folgte Ende 2003. Die DB-Gruppe arbeitet ebenfalls am Markteintritt in Italien.

Nettotonnenkilometer pro Personaleinheit.



... und Kooperation.

Weiterhin wickelt SBB Cargo die Import-, Export- sowie einen Teil der Nord-Süd-Verkehre in Kooperation mit DB Cargo (Railion) und Trenitalia Cargo ab. Die umfassenden Kooperationen mit den Nachbarbahnen SNCF Fret und Rail Cargo Austria (ÖBB) wurden vertieft. Zu diesen traditionellen kommen neue Partner hinzu. Seit April 2003 fährt beispielsweise die Ferrovie Nord Milano (FN Cargo) im Auftrag von SBB Cargo Züge auf dem Abschnitt Chiasso–Desio, weitere Relationen kamen seither dazu.

Im Oktober 2003 gingen SBB Cargo und ERS Railways BV eine Kooperation ein, um die Qualität der Bahnverkehre auf der Achse Rotterdam–Norditalien zu verbessern. ERS ist ein Gemeinschaftsunternehmen der weltweit tätigen Seefrachtunternehmen Maersk Sealand und P&O Nedlloyd.

Sanierung des Wagenladungsverkehrs.

Der Wagenladungsverkehr ist das Rückgrat des schweizerischen Schienengüterverkehrs. Über das engmaschige Netz von über 650 Güterzustellpunkten und 2450 Anschlussgleiskunden stellt SBB Cargo jährlich über 1,2 Mio. Güterwagen zu. Der Wagenladungsverkehr verursachte im Jahr 2002 in der Rechnung von SBB Cargo einen Verlust von rund CHF 36 Mio. Weitere Einsparungen waren mit dem bisherigen Produktionssystem nicht mehr möglich.

In dieser Situation prüfte SBB Cargo zwei Möglichkeiten. Die Variante «Redimensionierung» sah vor, die Zustellpunkte radikal zu reduzieren und dabei mindestens CHF 70 Mio. einzusparen. Mit der Variante «Optimierung» schlug SBB Cargo vor, die Struktur der regionalen Produktion zu ändern und dadurch die Spitzenbelastung am Morgen und Abend zu reduzieren.

Flächenbedienung bleibt erhalten.

Die SBB entschied sich im Juni 2003 für die zweite Möglichkeit. Den Ausschlag dazu gab, dass der Wagenladungsverkehr damit ein flächendeckendes Produkt bleibt. Insgesamt spart SBB Cargo mit der Variante «Optimierung» CHF 29,5 Mio. Die Bedienung der Fläche bleibt in der ganzen Schweiz erhalten und erfolgt wie bisher durch die Teams. Deren Zahl wird jedoch von 120 auf 43 reduziert. Die vergrösserten Teams bearbeiten einen weiteren Einzugsbereich.

Grösste Fahrplanumstellung seit Jahrzehnten. SBB Cargo setzte die erste Phase des Neuen Wagenladungsverkehrs mit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2003 um. Diese bedeutendste Umstellung im Güterzugsfahrplan seit Jahrzehnten erfolgte dank minutiöser Vorbereitung reibungslos und ohne nennenswerte Pannen. Eine grössere Zahl von Kunden war in den Veränderungsprozess einbezogen und arbeitete aktiv mit. Diese enge Zusammenarbeit war ein wesentlicher Erfolgsfaktor für das Projekt. Ab Juli 2004 läuft die zweite Phase des Projektes. Dazu gehören unter anderem die Vorarbeiten für den Einsatz von Rangierloks mit Funkfernsteuerung.

Die Optimierung des Wagenladungsverkehrs erfordert Investitionen in die Rangierbahnhöfe Lausanne und Biel sowie einige Teambahnhöfe. Bereits bewilligt hat die SBB die Erweiterung und Modernisierung des Rangierbahnhofs Lausanne. Die erweiterten Anlagen sollen ab Ende 2006 zur Verfügung stehen.

Investitionen.

SBB Cargo tätigte grosse Investitionen in die Erneuerung der Flotte der Güterlokomotiven und bestellte 39 Lokomotiven im Wert von rund CHF 210 Mio. für den grenzüberschreitenden Verkehr Schweiz–Italien.

Ende Februar 2003 bewilligte die SBB CHF 9,7 Mio. für drei Diesellokomotiven für nicht elektrifizierte Strecken. Lieferant ist Vossloh Locomotives. Die ersten zwei Loks vom Typ Am 840 sind seit Dezember 2003 im Einsatz, die dritte folgt zu Beginn des Jahres 2004.

Für elektrifizierte Strecken kommen Zweistromlokomotiven zum Einsatz, die grenzüberschreitend sowohl in der Schweiz wie in Italien verkehren können. Siemens Schweiz liefert 18 Zweistromlokomotiven vom Typ Re 474 aus der Europrinter-Familie. Die Lieferung beginnt im Juni 2004. Der Beschaffungspreis beträgt CHF 99 Mio. Bombardier Transportation liefert 18 Zweistromlokomotiven vom Typ Re 484 aus der Traxx-Familie. Der Beschaffungspreis beträgt ebenfalls CHF 99 Mio. Die Lieferung erfolgt ab Dezember 2004.

Fortgesetzt hat SBB Cargo die Erneuerung der Güterwagenflotte. Die Ablieferung der im Vorjahr bestellten Tragwagen für den Transport von Cargo-Domino-Wechselbehältern hat begonnen, ebenso die Ablieferung von 200 modernen Schiebewandwagen und 270 Cargo-Domino-Behältern dreier verschiedener Typen. Neu bestellt wurden im Berichtsjahr weitere 400 Schiebewandwagen. Alle neuen Güterwagen werden konsequent mit lärmarmen Kunststoffbremssohlen ausgerüstet.

Insgesamt investierte SBB Cargo im Berichtsjahr CHF 169 Mio. in neues Rollmaterial.

Grösste Fahrplanumstellung seit Jahrzehnten. SBB Cargo setzte die erste Phase des Neuen Wagenladungsverkehrs mit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2003 um. Diese bedeutendste Umstellung im Güterzugsfahrplan seit Jahrzehnten erfolgte dank minutiöser Vorbereitung reibungslos und ohne nennenswerte Pannen. Eine grössere Zahl von Kunden war in den Veränderungsprozess einbezogen und arbeitete aktiv mit. Diese enge Zusammenarbeit war ein wesentlicher Erfolgsfaktor für das Projekt.

Umbauten.

Im Industrierwerk Bellinzona wurden weitere 12 Lokomotiven des Typs Re 420 für den grenzüberschreitenden Einsatz Deutschland–Schweiz umgebaut (neue Bezeichnung Re 421). Das Industrierwerk Bellinzona hat ausserdem drei Loks vom Typ Re 420 mit einer Führerstandklimatisierung nachgerüstet. Nach Abschluss der Testphase soll eine grössere Anzahl Loks der Typen Re 420/430/620 analog umgebaut werden.

Mehr Sicherheit mit Entgleisungsdetektoren.

Abschliessen konnte SBB Cargo die Ausrüstung von 623 Güterwagen für den Transport von Chemikalien und Benzin mit Entgleisungsdetektoren. Die Kosten dafür betragen CHF 1,3 Mio. Die Nachrüstung von 1000 weiteren Wagen für Gefahrguttransporte ist bewilligt und befindet sich in Vorbereitung.

Gateway Basel-Nord.

Im Norden von Basel kaufte SBB Cargo ein 1000 Meter langes und bis zu 180 Meter breites Grundstück des ehemaligen badischen Rangierbahnhofs. Bis im Jahr 2008 soll auf dem 13,7 Hektaren grossen Areal ein Gateway für den kombinierten Verkehr entstehen. Die Anlage wird es erlauben, Züge des kombinierten Verkehrs zu sammeln und neu zu bündeln. Im Gegensatz zu einem klassischen Rangierbahnhof werden dabei nicht die Wagen rangiert, sondern lediglich die Container und Wechselbehälter mit leistungsfähigen Krananlagen umgeladen. Darüber hinaus dient der Gateway auch dem Umschlag Strasse/Schiene für die Region Basel und ersetzt den Containerumschlag Basel-Wolf.

Taktfahrplan über die Alpen.

Zum Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2003 führte SBB Cargo auf den Gütertransitachsen via Gotthard und Simplon einen «systematisierten Fahrplan» ein. Analog zum Taktfahrplan des Personenverkehrs fährt die Mehrheit der Züge seither in festen Intervallen. SBB Cargo senkt damit die Kosten und erhöht die Produktivität. Der systematisierte Fahrplan bildet die Basis, um auf dieser Achse weiter stark zu wachsen.

Prinzip Skillift. Die Funktionsweise des neuen Fahrplans ist einfach. Nach dem Prinzip eines Skillifts fahren die Loks auf der Nord-Süd-Achse rund um die Uhr in regelmässigen Intervallen. Die eintreffenden Güterlasten sind nicht mehr fix einem bestimmten Zug zugeordnet, sondern werden – etwas vereinfacht dargestellt – an die nächste abfahrende Lok angehängt und auf die Reise geschickt. SBB Cargo kann damit die unproduktiven Standzeiten von Lok und Lokführer, die an der Grenze auf verspätet eintreffende Züge warten, stark reduzieren.

SBB Cargo rechnet damit, dass im Jahr 2004 rund 80% der Züge auf der Nord-Süd-Achse im Takt fahren werden. Die übrigen 20% sind Züge ausserhalb des Taktsystems, die sehr viel mehr Ressourcen binden, um dieselbe Menge an Gütern zu transportieren. Sie sollen schrittweise in das System integriert werden.

Kundenzufriedenheit leicht rückläufig.

Die Kundenzufriedenheit fiel unter das Niveau des Vorjahres und erreichte durchschnittlich 7,32 Punkte auf einer Zehnerskala (Vorjahr: 7,47 Punkte). Nach Bedeutung der Kunden ergibt sich folgendes differenziertes Bild: Während die kleinen Kunden deutlich schlechtere Noten erteilten, stabilisierte sich die Zufriedenheit der Grosskunden (mit einem Umsatzanteil von 74%) mit 7,4 Punkten auf dem Niveau des Vorjahres.

Die schlechtere Bewertung ist vor allem auf die konsequente Verrechnung aller Zusatzleistungen sowie auf Fehler bei der Inrechnungstellung der Wagenstandgelder zurückzuführen. Beides verursachte einen spürbaren Anstieg der Beschwerden, die ausserdem nicht innerhalb der geforderten Fristen abgetragen werden konnten. Besser abgeschnitten hat das Verkaufsteam, insbesondere dessen Fachkompetenz und Zuverlässigkeit. Auch das Kunden Service Center in Freiburg erhielt bessere Noten als im Vorjahr.

Höhere Pünktlichkeit im Binnenverkehr. Die Pünktlichkeit der Güterzüge blieb auf hohem Niveau stabil. Gesamthaft verkehrten wie im Vorjahr 90,7% der Güterzüge pünktlich, das heisst mit einer Verspätung von maximal 30 Minuten. Im traditionell pünktlicheren Binnenverkehr erreichten sogar 94,1 Prozent (Vorjahr 93%) der Züge das Ziel innerhalb dieser Vorgabe.

Personalbestand rückläufig. Der durchschnittliche Personalbestand von SBB Cargo ist gegenüber dem Vorjahr um 232 Vollzeitstellen gesunken und betrug im Berichtsjahr inklusive Tochterunternehmen 4898 Vollzeitstellen. Der Abbau in der Schweiz von 251 Stellen ist eine Folge einerseits der Frühpensionierungen im Jahr 2002, die im Berichtsjahr ihre volle Wirkung entfaltete, andererseits der beiden Projekte Neuer Wagenladungsverkehr und Passaggio (Vereinfachung der Grenzadministration). Im Gegensatz dazu erhöhte sich der durchschnittliche Personalbestand im Ausland bei den Tochterunternehmen Swiss Rail Cargo Köln (+5) und Swiss Rail Cargo Italy (+14) um insgesamt 19 Stellen. Dieser Trend – Personalrückgang in der Schweiz, Personalaufbau im Ausland – wird in den nächsten Jahren anhalten. Insgesamt reduzierte sich der Personalaufwand im Berichtsjahr um CHF 44,8 Mio.

Um den Frauenanteil im Unternehmen zu erhöhen, hat SBB Cargo diverse Massnahmen im Bereich Chancengleichheit eingeleitet. So wurde ein Mentoringprogramm für Frauen in Kaderpositionen eingeführt.

Ausblick.

Im Jahr 2004 wird SBB Cargo den Aufbau der italienischen Tochtergesellschaft Swiss Rail Cargo Italy so weit vorantreiben, dass ab Dezember die geplanten grossen Verkehre bewältigt werden können. Parallel dazu werden auch die Swiss Rail Cargo Köln weiterentwickelt und die Transportkompetenz auf der Nord-Süd-Achse gefestigt.

Konsequenzen haben wird für SBB Cargo die aggressive Wettbewerbspolitik von DB Cargo mit ihrem Schweizer Partner BLS Cargo. SBB Cargo rechnet mit massiven Verlusten von bestehenden Verkehren im alpenquerenden Verkehr an diesen Wettbewerber. Der verschärfte Wettbewerb wird ausserdem sinkende Preise zur Folge haben.

Rahmenbedingungen verschlechtern sich. Per 1. Januar 2005 soll die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erhöht werden. Wegen der gleichzeitig geplanten generellen Anhebung der Gewichtslimite im innerschweizerischen Strassenverkehr von 34 auf 40 Tonnen und den damit verbundenen hohen Produktivitätsgewinnen werden sich die Rahmenbedingungen bei den schweren Gütern für die Schiene im Binnenverkehr trotzdem massiv und bedrohlich verschlechtern.

Im Binnenverkehr werden die Sparprogramme des Bundes den Wagenladungsverkehr zusätzlich unter Druck setzen. Vorgesehen ist, die Trassenverbilligungen, die zur Kompensation der Produktivitätsgewinne der 40-Töner geschaffen worden sind, vorzeitig aufzuheben. Damit ist der im letzten Jahr optimierte, flächendeckende schweizerische Binnen-Schienen-güterverkehr bedroht.

Rangierbahnhof Chiasso



Investitionen in die Zukunft. Der internationale Güterverkehr erfordert einiges an Flexibilität – auch beim Rollmaterial. SBB Cargo verfügt über moderne Diesellokomotiven vom Typ Am 840 (Bild) für nicht elektrifizierte Strecken in Italien. Das ist nur ein Beispiel. SBB Cargo investiert viel Geld in die Erneuerung ihrer Flotte. So sind allein für den Verkehr Schweiz–Italien 39 neueste Elektrolokomotiven im Wert von CHF 210 Mio. bestellt.



Gutes Gespinn. SBB Cargo hat Gesellschaft erhalten durch ihre beiden Tochterfirmen in Deutschland und Italien.

Gemeinsam treten sie als Anbieter auf dem europäischen Markt an. Das Transportvolumen wird nun etappenweise stark gesteigert, und SBB Cargo baut damit eine leistungsfähige, durchgehende Verbindung zwischen den grossen Wirtschaftsräumen Deutschland und Norditalien auf.

Starke Leistung. Mit 9,94 Milliarden Tonnenkilometern verzeichnete SBB Cargo 2003 trotz

schlechter Wirtschaftslage ein Wachstum von 2,1%. Seit der europäische Güterverkehr auf der Schiene liberalisiert wurde, ist eine starke Wettbewerbsdynamik entstanden. Während im schweizerischen Verkehr (und damit auch im alpenquerenden Verkehr von Grenze zu Grenze) Marktanteile an Wettbewerber verloren gingen, gewann SBB Cargo Marktanteile im internationalen Nord-Süd-Verkehr dazu.



Güter im Takt. Innovation im Güterverkehr: Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2003 führte SBB Cargo auf den Transitachsen via Gotthard und Simplon einen systematisierten Fahrplan ein. Wie beim Taktfahrplan im Personenreiseverkehr fährt die Mehrheit der Züge seither in festen Intervallen. Das senkt Kosten und erhöht die Produktivität. Und bildet die Basis, um auf dieser zentralen Achse weiter stark zu wachsen.

Trendwende. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2003 setzte SBB Cargo die erste Phase

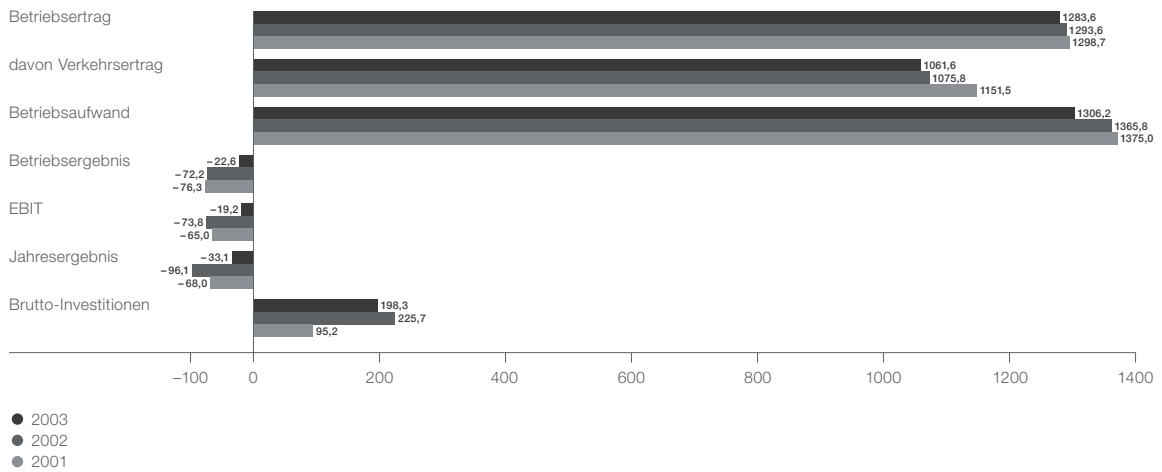
des Neuen Wagenladungsverkehrs um. Zusammen mit einem strikten Kostenmanagement trug diese seit Jahrzehnten grösste Umstellung im Güterzugfahrplan wesentlich zum stark verbesserten Finanzergebnis von SBB Cargo bei. 2003 war somit eine wichtige Etappe auf dem Weg zum angestrebten positiven Ergebnis. Der Jahresverlust reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 65,6% und beträgt noch CHF 33,1 Mio.

Wirtschaftliche Integration. Gute Aussichten am Horizont: Seit dem offiziellen Markteintritt in Italien am 15. Dezember 2003 kann SBB Cargo als erste Güterbahn Europas auf der wichtigen Nord-Süd-Achse ein Angebot aus einer Hand mit durchgehend geplanten und geführten Züge anbieten – und das mit Schweizer Qualität und Präzision. Das entspricht den Wünschen der Kunden.

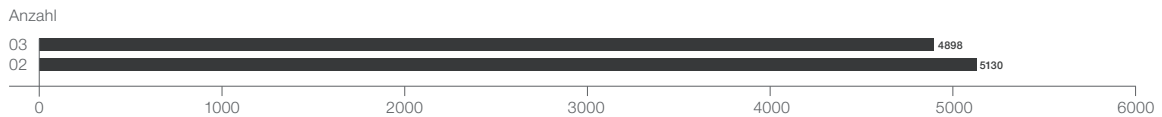


Güterverkehr im Überblick¹.

Geldwerte in Mio. CHF



Mitarbeitende².



¹ Segmentrechnung. Konzerninterne Erträge und Aufwände nicht eliminiert.
² FTE im Jahresmittel inkl. Tochtergesellschaften.

Strategische Ziele Güterverkehr. Markt Europa: Nutzen der Wachstumsmöglichkeiten auf der verkehrsstarken Nord-Süd-Achse zwischen Benelux/ Deutschland und Italien. Starkes Wachstum mit hoher Produktivität. **Markt Schweiz:** Wachstum mit neuen Produkten. Steigerung der Produktivität.

Mit täglich über 2300 Güterzügen bewältigt SBB Cargo jährlich eine Verkehrsleistung von 9,9 Milliarden Tonnenkilometern und betreibt für ihre Kunden ein Netz von über 675 Güterzustellpunkten mit 600 Freiverladeanlagen und 2450 Anschlussgleisen. SBB Cargo entlastet damit das Strassen-netz um über 20 000 Lastwagenfahrten, Tag für Tag, in der Schweiz und auf der europäischen Nord-Süd-Achse.

Jahreschronik 2003.

März

6. März. SBB Cargo ordert die ersten Lokomotiven für ihre italienische Tochterunternehmung Swiss Rail Cargo Italy. Es handelt sich um drei Diesellokomotiven von Vossloh Locomotives für nicht elektrifizierte Strecken. Für den Binnenverkehr beschafft SBB Cargo ausserdem weitere 128 Cargo-Domino-Behälter.

17. März. SBB Cargo kauft ein grosses Areal beim Badischen Bahnhof Basel. Bis 2007 wird dort ein Umschlagplatz für den europäischen Gütertransport entstehen.

April

5. April. Für Stahltransporte ab den Rheinhäfen nach Norditalien übernimmt SBB Cargo die ungeteilte Transportverantwortung, als Transportpartner in Italien tritt Ferrovie Nord Cargo (FN Cargo) als Unterfrachtführer auf. Das neue Konzept erlaubt, die Umlaufzeiten für das Rollmaterial von 5 auf 2,5 Tage zu verkürzen.

Mai

5. Mai. Der Tunnel Monte Olimpino II südlich von Chiasso ist nach fünfmonatiger Totalsperre auf einem Gleis wieder befahrbar. Der Unterbruch hatte schwere Auswirkungen für den alpenquerenden Schienengüterverkehr, die SBB verlor Transporte an die Strasse und die Brenner-Achse.

20. Mai. SBB Cargo bestellt eine erste Tranche von 18 Zweistromlokomotiven für den grenzüberschreitenden Verkehr Schweiz–Italien.

Juni

13. Juni. Die Generalversammlung wählt den SBB-Verwaltungsrat für die zweite vierjährige Amtsperiode. Anstelle von Beth Krasna wird Olivier Steimer neu ins Gremium gewählt. Verwaltungsratspräsident Thierry Lalive d'Épinay und die weiteren Mitglieder werden im Amt bestätigt.

27. Juni. SBB Cargo entscheidet sich für eine Optimierung des Wagenladungsverkehrs. Neu werden 44 Teambahnhöfe für die Verteilung der Güter zuständig sein. Die flächendeckende Bedienung wird beibehalten.

August

26. August. Das Halbjahresergebnis der SBB lässt Hoffnung auf einen positiven Jahresabschluss aufkommen. Der Personenverkehr hat sein Vorjahresresultat halten können, der Güterverkehr hat Verbesserungen erzielt.

Oktober

6. Oktober. SBB Cargo und ERS Railways BV, ein Joint-venture der weltweit tätigen Seefrachtunternehmen Maersk Sealand und P&O Nedlloyd, wollen die Qualität der Bahnverkehre auf der Achse Rotterdam–Norditalien verbessern und schliessen dazu einen Kooperationsvertrag ab.

Dezember

14. Dezember. Der Fahrplanwechsel bringt grosse Veränderungen im Güterverkehr: Der schweizerische Wagenladungsverkehr startet mit dem neuen Verteilkonzept, auf der Nord-Süd-Achse wird ein Taktfahrplan eingerichtet, und die norditalienische Tochtergesellschaft Swiss Rail Cargo Italy nimmt den Pilotbetrieb auf. In Süddeutschland und im Kanton Schaffhausen übernimmt SBB Cargo die Bedienung der Güterverkehrskunden auf sechs DB-Bahnhöfen zwischen Gottmadingen und Lauchringen.

15. Dezember. Der erste Zug von Swiss Rail Cargo Italy fährt von Chiasso ins norditalienische Lecco.

19. Dezember. SBB Cargo bestellt eine zweite Tranche von 18 Zweistromlokomotiven für den grenzüberschreitenden Verkehr Schweiz–Italien. Die Auslieferung erfolgt bereits ab Mitte 2004.

31. Dezember. Die Pünktlichkeit ist auf hohem Niveau geblieben: Im Güterverkehr erreichen 90,7% der Züge ihr Ziel mit einer Abweichung von maximal 30 Minuten, im traditionell pünktlicheren Binnenverkehr sind es sogar 94,1%.

Segmentinformation Konzernerfolgsrechnung SBB: Güterverkehr.

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

Mio. CHF	2003	Güterverkehr 2002
Betriebsertrag		
Verkehrserträge	1 061,6	1 075,8
Abgeltungen	18,7	18,3
Mieterträge Liegenschaften	3,0	4,5
Nebenerträge	136,8	119,4
Übrige Erträge	14,2	27,1
Eigenleistungen	80,3	69,2
Ertragsminderungen	-31,0	-20,7
Total Betriebsertrag	1 283,6	1 293,6
Betriebsaufwand		
Materialaufwand	-135,6	-141,7
Personalaufwand	-520,5	-563,6
Sonstiger Betriebsaufwand	-529,4	-547,1
Abschreibungen Sach-, Finanz, immaterielle Anlagen	-91,4	-84,4
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	-8,3	-1,3
Umlage Zentralbereiche	-21,0	-27,8
Total Betriebsaufwand	-1 306,2	-1 365,8
Betriebsergebnis	-22,6	-72,2
Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen	2,3	0,9
Ausserordentlicher Ertrag	1,1	0,0
Ausserordentlicher Aufwand	0,0	-2,5
EBIT	-19,2	-73,8
Finanzertrag	2,7	3,7
Finanzaufwand	-1,8	-5,6
Umlage Zentralbereiche	-14,6	-19,6
Gewinn/Verlust vor Steuern und Zuschüssen	-32,9	-95,4
Steuern	-1,1	-1,1
Minderheitsanteile	0,9	0,3
Konzerngewinn/-verlust	-33,1	-96,1

Segmentinformation Konzernbilanz SBB. Aktiven.

Mio. CHF	31.12.2003	Güterverkehr 31.12.2002
Umlaufvermögen		
Flüssige Mittel	24,6	82,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	206,1	179,5
Sonstige Forderungen	132,7	70,0
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	35,9	39,1
Aktive Rechnungsabgrenzung	57,8	30,3
Total Umlaufvermögen	457,1	401,7
Anlagevermögen		
Finanzanlagen	10,1	61,7
Sachanlagen	686,7	721,8
Anlagen im Bau	127,3	142,1
Immaterielle Anlagen	25,2	19,4
Total Anlagevermögen	849,2	945,0
Total Aktiven	1 306,3	1 346,6

Segmentinformation Konzernbilanz SBB. Passiven.

Mio. CHF	31.12.2003	Güterverkehr 31.12.2002
Fremdkapital		
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	185,9	188,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	146,6	134,4
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	22,2	25,8
Passive Rechnungsabgrenzung	59,2	65,3
Kurzfristige Rückstellungen	52,4	60,1
Total kurzfristiges Fremdkapital	466,2	474,4
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	0,5	0,0
Andere langfristige Verbindlichkeiten	39,6	41,2
Langfristige Rückstellungen	74,2	58,5
Total langfristiges Fremdkapital	114,3	99,7
Total Fremdkapital	580,5	574,1
Minderheitsanteile	-0,4	0,3
Eigenkapital		
Aktienkapital	670,0	670,0
Kapitalreserven	2,2	2,2
Gewinnreserven	87,1	196,3
Konzerngewinn/-verlust	-33,1	-96,1
Total Eigenkapital	726,2	772,3
Total Passiven	1 306,3	1 346,6

Beteiligungsverzeichnis SBB.

Konzern- und assoziierte Gesellschaften im Bereich Güterverkehr.

Firmenname		Aktienkapital	Beteiligung SBB	Beteiligung SBB	Seg	
		Mio.	Mio.	%		
		31.12.2003				
Lagerhäuser und Umschlagsanlagen						
Umschlags AG, Basel	CHF	6,00	2,12	35,33	E	Z
Terzag Terminal Zürich AG, Zürich	CHF	0,20	0,06	30,00	E	I
CTG-AMT Genève-La Praille SA, Lancy	CHF	0,20	0,05	25,00	E	I
Transporte und Spedition						
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Basel	CHF	670,00	670,00	100,00	V	G
Swiss Rail Cargo Italy S.r.L., Milano	EUR	13,00	13,00	100,00	V	G
Rail Italy S.p.A., Milano	EUR	0,05	0,05	100,00	V	G
S-Rail Europe GmbH, Singen	EUR	0,25	0,19	75,00	V	G
ChemOil Logistics AG, Basel	CHF	0,25	0,13	51,00	V	G
Swiss Rail Cargo Köln GmbH, Köln	EUR	1,50	0,77	51,00	V	G
Cargo SI S.p.A., Milano	EUR	0,10	0,05	50,00	E	Z
RAlpin AG, Bern	CHF	0,30	0,09	30,00	E	G
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	E	G
Termi SA, Chiasso	CHF	0,50	0,10	20,00	E	G

Erfassung

Seg = Segment

V = Voll konsolidiert

E = Mittels Equity-Methode erfasst

G = Güterverkehr

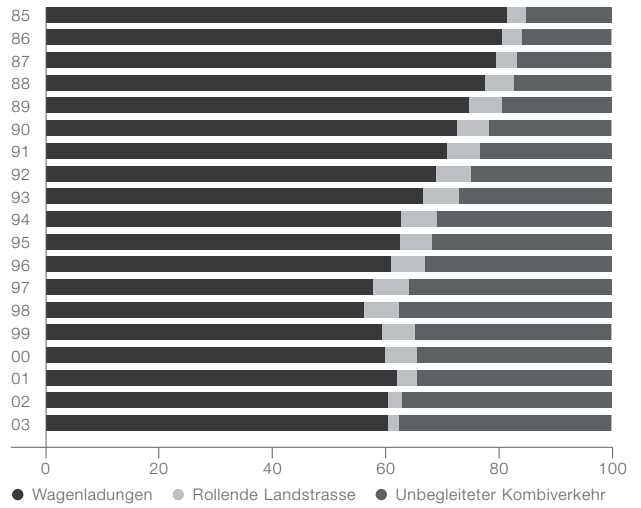
I = Infrastruktur

Z = Zentralbereiche

Kennzahlen SBB Cargo.

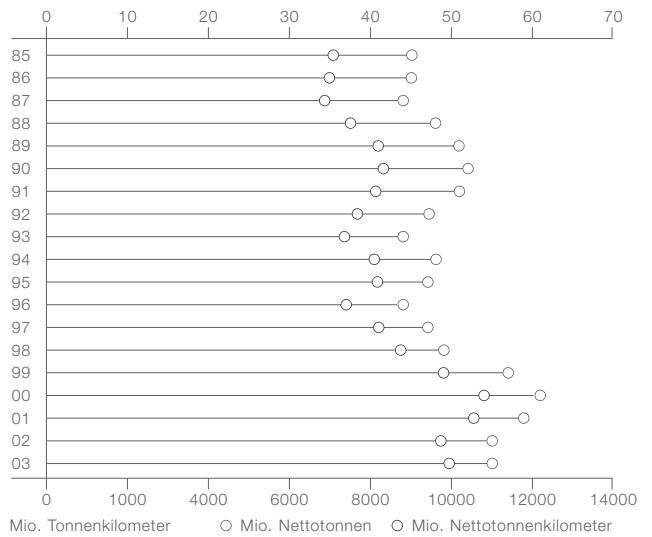
Entwicklung der Güterverkehrsleistung.

%-Anteile je Transportart



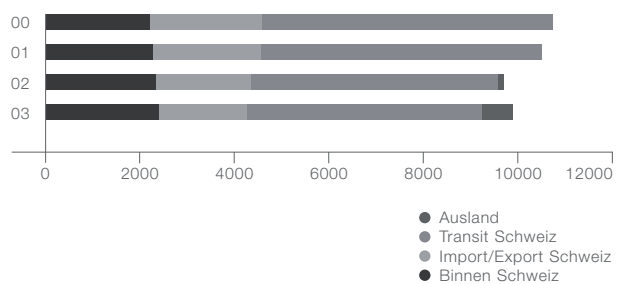
Güterverkehrsaufkommen und -leistung.

Mio. Tonnen



Verkehrsleistung nach Verkehrsart.

Mio. Tonnenkilometer

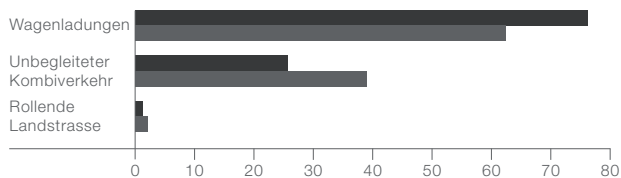


Verkehrsaufkommen und -leistung.

		2000	2001	2002	2003	03-02 ± %
Verkehrsaufkommen	Mio. t	60,50	59,00	54,93	54,78	-0,3
Wagenladungen		42,53	43,88	40,55	40,43	-0,3
– Binnen		20,64	22,53	22,26	22,58	1,5
– Import/Export		12,87	12,48	11,18	11,89	6,4
– Transit		9,03	8,87	7,11	5,95	-16,4
Unbegleiteter Kombiverkehr		14,42	13,82	13,51	13,65	1,1
– Binnen		0,26	0,25	0,39	0,43	10,3
– Import/Export		3,39	3,23	2,94	2,79	-4,9
– Transit		10,77	10,33	10,19	10,43	2,4
Begleiteter Kombiverkehr		1,99	1,30	0,87	0,70	-19,3
Rest/Übrige		1,55	0,00	0,00	0,00	–
Beladene Wagen	Anzahl in 1000	2 147	2 057	1 934	1 968	1,7
Verkehrsleistung	Mio. tkm	10 786	10 534	9 732	9 936	2,1
Wagenladungen		6 380	6 525	5 827	5 567	-4,5
– Binnen		2 109	2 225	2 261	2 321	2,6
– Import/Export		1 744	1 716	1 479	1 487	0,5
– Transit		2 527	2 583	2 087	1 759	-15,7
Unbegleiteter Kombiverkehr		3 665	3 621	3 534	3 509	-0,7
– Binnen		39	42	66	76	13,9
– Import/Export		554	539	474	339	-28,5
– Transit		3 072	3 041	2 994	3 094	3,4
Begleiteter Kombiverkehr		612	388	257	210	-18,4
Rest/Übrige		128	0	0	0	–
Verkehrsleistung im Ausland		113	651	474,5

Struktur des Güterverkehrs.

%-Anteile



● Aufkommen in Tonnen ● Verkehrsleistung in Tonnenkilometern

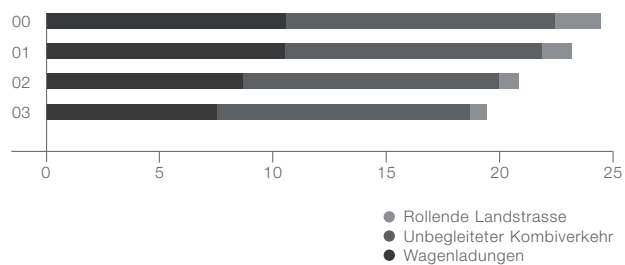
Alpenquerender Verkehr SBB Cargo.

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

		2000	2001	2002	2003	03-02 ± %
Gotthard	Mio. t	20,42	18,98	17,38	17,21	-1,0
Wagenladungen		6,87	6,78	5,97	5,62	-5,8
Unbegleiteter Kombiverkehr		11,56	10,90	10,55	10,88	3,2
Rollende Landstrasse		1,99	1,30	0,87	0,70	-19,3
Simplon		3,80	3,98	3,29	2,04	-37,9
Wagenladungen		3,63	3,64	2,64	1,86	-29,8
Unbegleiteter Kombiverkehr		0,17	0,34	0,64	0,18	-71,3
Total		24,22	22,96	20,67	19,25	-6,9
Wagenladungen		10,50	10,42	8,61	7,48	-13,2
Unbegleiteter Kombiverkehr		11,73	11,25	11,19	11,07	-1,1
Rollende Landstrasse		1,99	1,30	0,87	0,70	-19,3

Alpenquerender Verkehr SBB Cargo.

Mio. Nettotonnen

**Produktivität, Durchschnittswerte.**

Ertrag pro Tonnenkilometer	Rp.	11,0	10,9	11,1	10,7	-3,3
Mittlere Versandweite pro Nettotonne	km	178,3	178,5	177,2	181,4	2,4

Bestände.	2000	2001	2002	2003	03-02 ± %
Personal					
Total (konsolidiert)			5 130	4 898	-4,5
SBB Cargo AG²	4 370	5 091	5 107	4 851	-5,0
Zentrale	Anzahl ¹ 3	164	204	149	-27,0
Verkauf	3	496	502	446	-11,2
Produktion	3	3 352	3 276	3 161	-3,5
– Streckenlokomotivpersonal	3	960	953	916	-3,9
Unterhalt (Rollmaterial)	3	1 031	957	979	2,3
Andere	3	48	168	116	-31,0
Tochtergesellschaften	–	–	23	47	104,3

Fahrzeuge, Stand 31.12.					Leistung kW/Fz
Triebfahrzeuge	828	827	801	776	...
Streckenlokomotiven	450	458	458	463	5 317
– auslandtauglich	0	0	13	57	5 218
Rangierlokomotiven	137	136	132	128	520
– mit Diesel-Antrieb	70	70	70	74	558
Rangiertraktoren	241	233	211	185	211
– mit Diesel-Antrieb	105	103	93	86	200

Güterwagen					Tragkraft t/Wagen
Eigene	13 017	13 121	12 793	12 171	40,73
– 4-achsig	4 720	4 570	4 589	4 709	64,63
– Offene Wagen	2 898	2 854	2 799	2 745	50,03
– Gedeckte Wagen	4 433	4 862	4 659	4 204	26,53
– Flache Wagen, 2-achsig	1 324	1 315	1 247	1 114	27,94
– Flache Wagen, 4-achsig	2 524	2 357	2 302	2 328	67,99
– Schiebe- und Klappdachwagen	1 336	1 334	1 390	1 399	35,54
– Sonderwagen	502	399	396	381	35,28
Privatgüterwagen im SBB-Park	6 851	7 214	7 429	7 139	61,83

Lärm					
Lärmarme Güterwagen	Anzahl	80	127	504	534
– Anteil am Gesamtbestand	%	0,6	1,0	3,9	4,4
					6,0
					11,4

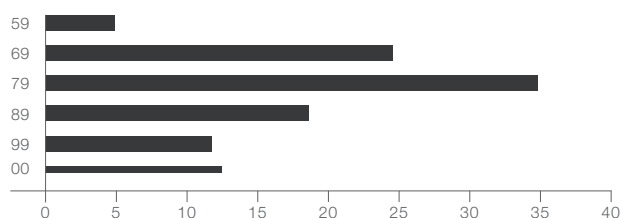
1 Personal im Jahresmittel in Vollzeitbeschäftigten.

2 SBB Cargo AG, einschliesslich Geschäftsbereich Service Rollmaterial.

3 Andere Organisationsstruktur. Mit Folgejahren nicht vergleichbar.

Altersstruktur der Güterwagen.

%-Anteile nach Baujahr



Der Auszug aus dem Geschäftsbericht 2003 der SBB liegt in deutscher, französischer, italienischer und englischer Sprache vor und ist auch auf der Website www.sbbcargo.com abrufbar. Massgebend ist die gedruckte deutsche Version.

Impressum

Herausgeber
SBB Cargo, Peter Merian-Strasse 90,
CH-4065 Basel

Konzept und Gestaltung
külling partner identity, Zürich

Foto
Gerry Amstutz, Zürich
Franz Rindlisbacher, Zürich

