

# SBB Cargo im Jahr 2004.



**Auszug aus dem Geschäftsbericht der SBB.**



## Inhalt.

---

<b>Vorwort</b>	
SBB Cargo schafft für die Kunden Wettbewerb	8
<b>Organigramme</b>	10
<b>SBB Cargo im Jahr 2004</b>	
Erfolgreicher Aufbau in Deutschland und Italien, Rekordergebnis im Binnenverkehr	12
<b>Jahreschronik 2004</b>	20
<b>Finanzzahlen</b>	22
<b>Beteiligungen</b>	24
<b>Kennzahlen</b>	25







RAIL4CHEM

cargo

322 GT Ffs Cargo



wasc sa

## SBB Cargo schafft für die Kunden Wettbewerb.

---

Mit dem Ausbau des Markteintritts in Italien und Deutschland hat SBB Cargo im europäischen Nord-Süd-Transit für die Kunden des Schienengüterverkehrs Wettbewerb geschaffen. SBB Cargo ist gegenwärtig das einzige Bahnunternehmen, das auf dieser bedeutenden Transportachse den Kunden eine über die Grenze durchgehende eigene Produktion offeriert. Die verladende Wirtschaft, Operateure und Spediteure können damit für den Weg von Deutschland durch die Schweiz nach Italien und zurück erstmals eine abschliessend verantwortliche Güterbahn beauftragen. Mit diesem neuen Produkt hat SBB Cargo auch freiwillig erste Vereinbarungen über Pünktlichkeit und damit verbunden definierte Pönalen abgeschlossen. Mit diesem neuen, grenzüberschreitenden Geschäftsmodell bricht SBB Cargo mit der über hundertjährigen Tradition geteilter Verantwortung der Nationalbahnen und schafft für den europäischen Schienengüterverkehr den Durchbruch zu einer modernen Produktion.

Das neue Geschäftsmodell ist das Ergebnis konsequenter Ausrichtung auf das Kerngeschäft, mehrjähriger Vorbereitung und von Investitionen von rund 500 Millionen Schweizer Franken in Lokomotiven. Ausgangspunkt war eine Strategie, die sich konsequent auf die Produktion von Schienengüterverkehr fokussiert. Die Abkehr vom Anspruch umfassender Logistikleistung setzte Kräfte frei, sich auf die grenzüberschreitende Bahnproduktion zu konzentrieren und sich den damit verbundenen Herausforderungen zu stellen. Gleichzeitig gelang es, die noch gewerbliche, auf den einzelnen Zug orientierte Güterbahn-Produktion in ein System mit einer industriellen Logik zu überführen. Es ist eine Produktion entstanden, die sich einerseits auf die Optimierung aller eingesetzten Ressourcen ausgerichtet, andererseits eine bessere Basis für Pünktlichkeit und Verlässlichkeit geschaffen hat.

Innert 18 Monaten musste SBB Cargo auf der einstigen Monopolstrecke am Gotthard einen Rückgang des Marktanteils von 100 auf rund 70 % hinnehmen. Die Wettbewerber bauten zudem ihren Verkehr über den Simplon aus. Der Aufbau der Produktion in Deutschland und Italien konnte SBB Cargo am 12.12.2004 mit einem Quantensprung abschliessen: Die Zugszahl in



Deutschland wurde vervierfacht, in Italien verfünffacht. Der Marktanteil von SBB Cargo an transitierenden Zügen südlich von Mannheim beträgt bereits rund 34 %. Auf den Strecken südlich der schweizerisch-italienischen Grenze beträgt er im Durchschnitt rund 25 %.

Parallel zur Neuerung auf der Nord-Süd-Achse konnte SBB Cargo im schweizerischen Binnenmarkt das Produktivitätssteigerungsprojekt «Neuer Wagenladungsverkehr» (NWLK) und die damit verbundenen Kostensenkungen realisieren. Es gelang, neue Kunden zu gewinnen und die Chancen eines boomenden Tief- und Tunnelbaus sowie ein Rekordjahr der Zuckerindustrie zu nutzen, um im innerschweizerischen Verkehr ein Rekordjahr zu fahren.

Gleichzeitig mit diesen Änderungen hat SBB Cargo 2004 ein finanzielles Resultat erzielt, das eine gute Basis

für das Erreichen schwarzer Zahlen im Jahre 2005 darstellt. Nun sollte es möglich sein, nach rund 25 Jahren mit roten Zahlen im Güterverkehr der SBB endlich einen Gewinn zu erarbeiten, der den ersten Schritt zur Verzinsung von Eigenkapital und zur Finanzierung des anvisierten Wachstums ermöglicht.

Diese Leistung konnte SBB Cargo nur dank treuer und auch neuer Kunden sowie motivierter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erbringen. Die Kunden waren bereit, auch im Transit die Chancen des intramodalen Wettbewerbs zu nutzen, die Angestellten haben Beeindruckendes geleistet und gemeinsam diesen Paradigmenwechsel ermöglicht. Die Geschäftsleitung und der Verwaltungsrat bedanken sich für das Vertrauen der Kunden und das grosse Engagement der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

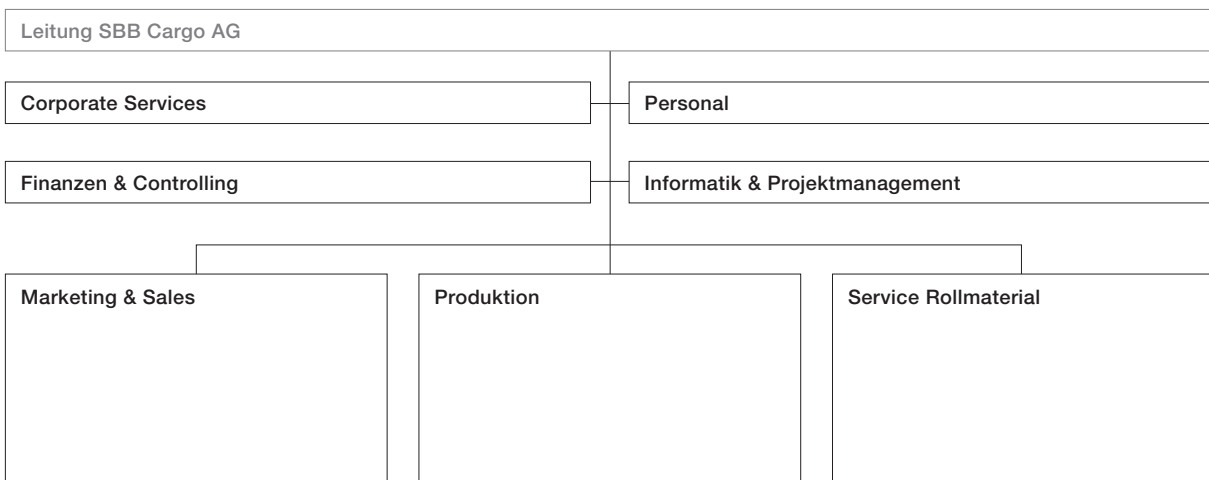
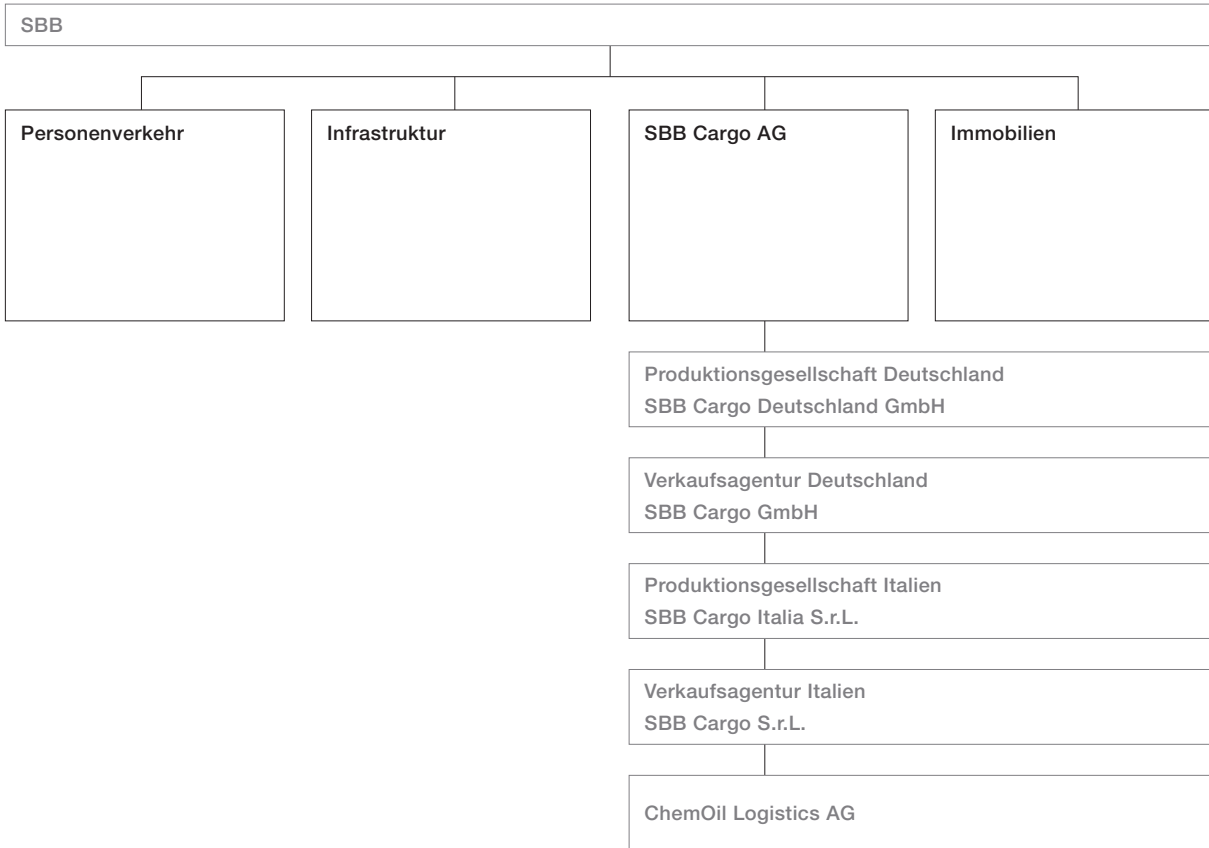


Dr. Benedikt Weibel  
Präsident des Verwaltungsrates



Daniel Nordmann  
Delegierter des Verwaltungsrates

## Organigramme.



## Geschäftsleitung SBB Cargo AG.

---



[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]



[7]



[8]

---

[1] **Daniel Nordmann** (1955, CH)

Leiter SBB Cargo, dipl. Psychologe HAP (Hochschule für angewandte Psychologie). Bei der SBB seit 1998, zuerst als Leiter Zentralbereich Personal.

---

[2] **Nicolas Perrin** (1959, CH)

Stv. Leiter SBB Cargo, Leiter Produktion, dipl. Bauing. ETH. Bei der SBB seit 1987, u. a. als persönlicher Mitarbeiter des Präsidenten der Generaldirektion und Stv. des Delegierten für Bahn 2000.

---

[3] **Paul Wittenbrink** (1964, D)

Leiter Marketing & Sales, Dr. rer. pol. Zuvor bei der DB Cargo AG, u. a. als Verkaufsleiter Agrar- und Konsumgüter, Leiter Effizienz- und Projektmanagement und Bereichsleiter Kombiniertes Verkehr.

---

[4] **Christoph Rütimann** (1964, CH)

Leiter Service Rollmaterial, dipl. Ing. HF. Zuvor in führenden Positionen bei ABB, Daimler Benz und Daimler Chrysler in den Bereichen Engineering, Support und Maintenance.

---

[5] **Daniel Eigenmann** (1958, CH)

Leiter Personal, eidg. dipl. Turn- und Sportlehrer, Lehrertätigkeit bis 1986, anschliessend Personalleiter bei UBS bis 1999 und Privat Bank Schweiz bis 2003.

---

[6] **Peter Meier** (1954, CH)

Leiter Finanzen & Controlling, lic. oec. publ. und dipl. Wirtschaftsprüfer. Zuvor CFO bei Mondial Assistance, Elvia Reiseversicherung mit Sitz in Zürich und Paris.

---

[7] **Martin Rühl** (1958, D)

Leiter Informatik & Projektmanagement, diplomierter Naturwissenschaftler und Betriebsinformatiker. Zuvor bei der Transport-, Informatik- und Logistik-Consult GmbH (Tochter der Deutschen Bahn AG), u. a. als deren Geschäftsführer der Niederlassung in Wien.

---

[8] **Adrian Keller** (1966, CH)

Leiter Corporate Services, lic. iur. Rechtsanwalt. Bei SBB Cargo seit 2001, zuerst als Leiter Rechtsdienst und Leiter Business Development.

## SBB Cargo: Erfolgreicher Aufbau in Deutschland und Italien.

- Jahresverlust auf CHF –2,8 Mio. reduziert.
- Verkehrsleistung um 1,8% auf 10,12 Mia. Nettotonnenkilometer gesteigert.
- Rekordergebnis im Binnenverkehr mit 2,72 Mia. Nettotonnenkilometern (+13,2%).
- Auf Fahrplanwechsel 12. Dezember 2004 Verkehrsleistung in Deutschland auf das Vierfache, in Italien auf das Fünffache gesteigert.

Der Trend bestätigt sich: SBB Cargo hat den Jahresverlust erneut stark reduziert. Er beträgt noch CHF 2,8 Mio. (Vorjahr CHF 33,1 Mio.). Die Verkehrsleistung hat gegenüber dem Vorjahr leicht zugenommen (+1,8%) und summiert sich auf 10,12 Mia. Nettotonnenkilometer. Im Binnenverkehr erzielte SBB Cargo ein Rekordergebnis und steigerte die Verkehrsleistung auf 2,72 Mia. Nettotonnenkilometer (+13,2%). Im internationalen Nord-Süd-Verkehr konnte SBB Cargo ihre Position stark ausbauen und per Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 die Zahl der Güterzüge in Deutschland auf das Vierfache, in Italien auf das Fünffache steigern. Mit dem starken Ausbau im Ausland sowie dem sehr guten Ergebnis im Binnenverkehr konnte SBB Cargo die Verluste an Wettbewerber im Transitverkehr durch die Schweiz mehr als kompensieren. Der Verkehrsertrag konnte um 3,9% auf CHF 1,10 Mia. gesteigert werden (Vorjahr CHF 1,06 Mia.). Dank der Umsatzentwicklung, Restrukturierungsmassnahmen und einem strikten Kostenmanagement erzielte SBB Cargo ein um 83% besseres Betriebsergebnis von CHF –3,8 Mio., dies bei einem höheren Betriebsertrag von CHF 1,33 Mia. (+3,9%) und einem im Verhältnis dazu geringer wachsenden Betriebsaufwand von CHF 1,34 Mia.

### Verkehrsleistung im Vergleich

Mio. Nettotonnenkilometer	2004	2003	Veränderung in %
Binnen	2 720	2 403	+13,2
Export	571	557	+2,5
Import	1 286	1 308	–1,7
Transit	4 771	5 017	–4,9
Ausland (Deutschland/Italien)	769	651	+18,1
<b>Total</b>	<b>10 117</b>	<b>9 936</b>	<b>+1,8</b>

### Güterverkehr SBB Cargo im Überblick<sup>1</sup>

Geldwerte in Mio. CHF	2004	2003	2002
Betriebsertrag	<b>1 333,9</b>	1 283,6	1 293,6
davon Verkehrsertrag	<b>1 102,7</b>	1 061,6	1 075,8
Betriebsaufwand	<b>1 337,7</b>	1 306,2	1 365,8
Betriebsergebnis	<b>-3,8</b>	-22,6	-72,2
EBIT	<b>-1,4</b>	-19,2	-73,8
Jahresergebnis	<b>-2,8</b>	-33,1	-96,1
Brutto-Investitionen	<b>224,3</b>	198,3	225,7
Mitarbeitende <sup>2</sup>	Anzahl <b>4 869</b>	4 898	5 130

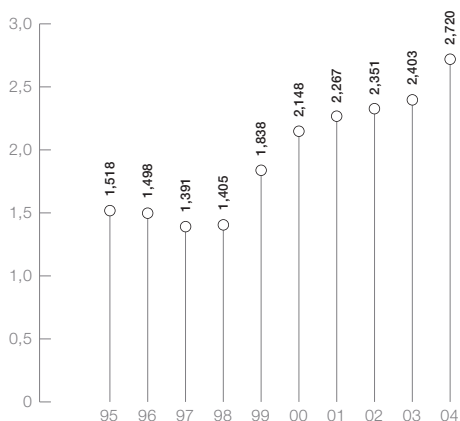
### Produktivitätskennzahlen

	2004	2003	2002
Ertrag pro Nettotonnenkilometer in Rp.	<b>10,90</b>	10,68	11,05
Mittlere Transportdistanzen je beladener Wagen in km	<b>197</b>	193	200

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

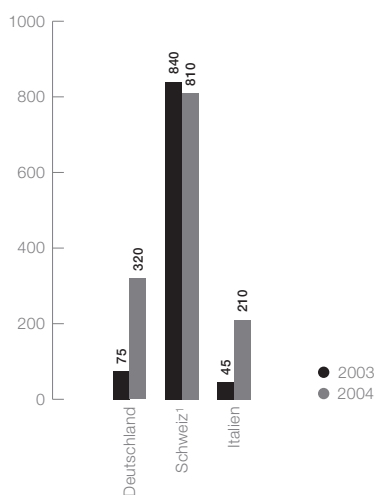
### Verkehrsleistung SBB Cargo im Binnengüterverkehr

Mia. Nettotonnenkilometer



### Güterzüge von SBB Cargo auf der Nord-Süd-Achse<sup>1</sup>

Anzahl Züge pro Woche



<sup>1</sup> Alpenquerend Gotthard/Simplon (ohne übrige Verkehre Schweiz).

### Strategische Ziele SBB Cargo.

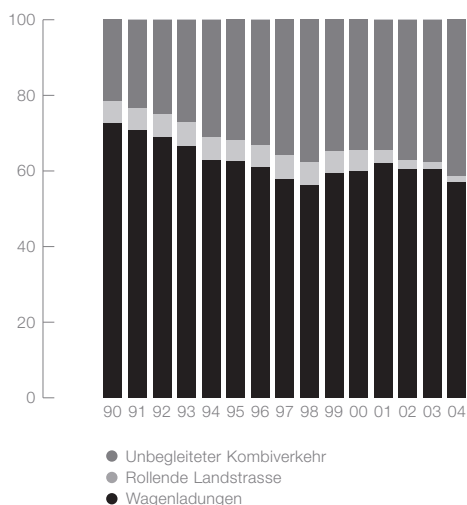
- Moderates Wachstum mit neuen Produkten und Produktivitätssteigerung im Markt Schweiz.
- Starkes Wachstum in Europa auf der verkehrsstarken Nord-Süd-Achse zwischen Benelux/Deutschland und Italien.

Mit 10,12 Mia. Nettotonnenkilometern konnte SBB Cargo die Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr (9,94 Mia.) leicht steigern (+1,8%). Im internationalen Nord-Süd-Verkehr konnte SBB Cargo ihre Position stark ausbauen und per Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 die Zahl der Güterzüge in Deutschland auf das Vierfache, in Italien auf das Fünffache steigern. Im schweizerischen Binnenverkehr erzielte SBB Cargo ein Rekordergebnis und steigerte die Verkehrsleistung auf 2,72 Mia. Nettotonnenkilometer (+13,2%). Mit dem starken Ausbau im Ausland sowie dem sehr guten Ergebnis im Binnenverkehr Schweiz konnte SBB Cargo die Verluste an Wettbewerber im Transitverkehr durch die Schweiz mehr als kompensieren.

Der Verkehrsertrag konnte um 3,9% auf CHF 1,103 Mia. gesteigert werden (Vorjahr CHF 1,062 Mia.). Dank der Umsatzentwicklung, Restrukturierungsmassnahmen sowie einem strikten Kostenmanagement erzielte SBB Cargo bei einem höheren Betriebsertrag von CHF 1,334 Mia. (+3,9%) und einem im Verhältnis dazu geringer wachsenden Betriebsaufwand von CHF 1,338 Mia. (+2,4%) ein um 83% besseres Betriebsergebnis von CHF -3,8 Mio. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) verbesserte sich auf CHF -1,4 Mio.

#### Entwicklung der Güterverkehrsleistung nach Transportart

%-Anteile



Dies schlägt sich in einem ebenfalls stark verbesserten Jahresergebnis nieder. Der Jahresverlust reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 92% und beträgt noch CHF 2,8 Mio. (Vorjahr CHF 33,1 Mio.). Damit hat SBB Cargo eine gute Grundlage geschaffen, um das für das Geschäftsjahr 2005 erstmals budgetierte positive Ergebnis zu erreichen.

#### Markttrends.

**Wettbewerb im Nord-Süd-Verkehr.** Mit dem Markteintritt in Deutschland und Italien und dem weiteren Ausbau der internationalen Produktion hat SBB Cargo im europäischen Nord-Süd-Transit für die Kunden des Schienengüterverkehrs Wettbewerb geschaffen. Der Wettbewerb spielt. Ende 2004 operierten neben SBB Cargo vier weitere Güterbahnen auf der Nord-Süd-Achse durch die Schweiz. Die verladende Wirtschaft erhält dadurch die gewünschte Auswahl. Grosse Kunden haben begonnen, ihre Transporte auszusprechen. SBB Cargo konnte dank überzeugenden Angeboten sowie der durchgehenden eigenen Produktion bei den meisten dieser Ausschreibungen gewinnen und ihre Marktposition in Deutschland und Italien ausbauen.

In Deutschland beträgt der Marktanteil von SBB Cargo südlich von Mannheim Ende des Berichtsjahres etwa 34%, südlich von Freiburg rund 43%. Auf den italienischen Strecken südlich der Grenzübergänge Chiasso, Luino und Domodossola erreichte der Marktanteil von SBB Cargo im Durchschnitt rund 25%. Auf der einstigen Monopolstrecke am Gotthard musste SBB Cargo hingegen einen Rückgang des Marktanteils von 100 auf 70% hinnehmen.

In einer ersten Phase führte der Wettbewerb im Schienengüterverkehr zu Verschiebungen zwischen einzelnen Marktteilnehmern. Dank konkurrenzfähigen Angeboten und ungeteilter internationaler Transportverantwortung gelingt es SBB Cargo jedoch vermehrt, Aufträge zu akquirieren, die bisher auf der Strasse ausgeführt wurden, und damit einen positiven Beitrag zur Verkehrsverlagerung zu leisten.

**Rekord im Binnenverkehr.** Im schweizerischen Binnenverkehr erzielte SBB Cargo insgesamt ein Rekordergebnis und steigerte die Verkehrsleistung um 13,2% auf 2,72 Mia. Tonnenkilometer. Die Kunden haben das neue Produktionskonzept im Wagenladungsverkehr gut aufgenommen. Im Wagenladungsverkehr verzeichnete SBB Cargo ein leichtes Wachstum. Ergänzt wurde diese Entwicklung von einem erfreulichen Wachstum beim Binnenkombi sowie einer starken Zunahme im Ganzzugsbereich, insbesondere für die Bauwirtschaft. Zugenommen haben auch die Verkehre mit dem neuen Produkt Cargo Domino.

**Leichte Steigerung im Exportverkehr.** Der Exportverkehr hat konjunkturell bedingt wieder leicht zugenommen und erreichte 0,57 Mia. Tonnenkilometer (+2,5%).

**Import leicht rückläufig.** Der Importverkehr ging auf 1,29 Mia. Tonnenkilometer (-1,7%) zurück, was insbesondere auf die rückläufigen Mineralöltransporte (hohes Preisniveau an den Spotmärkten) zurückzuführen ist.

**Folgen des Wettbewerbs im Transit.** Im Transitverkehr durch die Schweiz führten Verluste an Wettbewerber zu einem weiteren Rückgang auf 4,77 Mia. Tonnenkilometer (-4,9%). In Deutschland und Italien konnte SBB Cargo die Verkehrsleistung hingegen auf 0,77 Mia. Tonnenkilometer (+18,1%) steigern.

Nach Branchen aufgeschlüsselt, verzeichnet SBB Cargo Zunahmen beim kombinierten Verkehr, bei den Stahl-, Papier- und Baustellentransporten (neue Grossbaustellen), ebenso beim Transport von landwirtschaftlichen Produkten (gute Ernte). Interne Optimierungen des Kunden führten dagegen zu einem Rückgang bei den Posttransporten. Wegen des sehr hohen Preisniveaus auf den Rohölmärkten waren die Mineralöltransporte rückläufig.

Ende 2004 operierten neben SBB Cargo vier weitere Güterbahnen auf der Nord-Süd-Achse durch die Schweiz. Die verladende Wirtschaft erhält dadurch die gewünschte Auswahl. Grosse Kunden haben begonnen, ihre Transporte auszusprechen. SBB Cargo konnte dank überzeugenden Angeboten sowie der durchgehenden eigenen Produktion bei den meisten dieser Ausschreibungen gewinnen und ihre Marktposition in Deutschland und Italien ausbauen.

#### **Alpenquerender Verkehr am Gotthard und Simplon.**

Im alpenquerenden Verkehr konnte SBB Cargo trotz des intensivierten Wettbewerbs auf der Nord-Süd-Achse durch die Schweiz das Niveau des Vorjahres halten (siehe Tabelle unten). Im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) über die Alpen konnte SBB Cargo die Verkehrsmenge steigern. Die Rollende Landstrasse am Gotthard hat wieder das Niveau vor der mehrmonatigen Sperre des Tunnels Monte Olimpino II bei Chiasso im Jahr 2003 erreicht. Im Wagenladungsverkehr verlor SBB Cargo dagegen weitere Züge an Wettbewerber. Insgesamt haben die Güterbahnen die transportierte Menge im alpenquerenden Verkehr deutlich gesteigert und den Marktanteil gegenüber der Strasse von 63 auf 65% erhöht.

#### **Alpenquerender Verkehr im Vergleich zum Vorjahr**

	2004	2003	Veränderung
Mio. Nettotonnen			
Wagenladungsverkehr	6,88	7,48	-8,0%
Unbegleiteter			
kombinierter Verkehr	11,53	11,07	+4,2%
Rollende Landstrasse	0,84	0,70	+20%
<b>Total</b>	<b>19,25</b>	19,25	±0,0%

### Quantensprung im Nord-Süd-Verkehr.

Weitere Fortschritte machte der Aufbau der beiden Tochterunternehmungen SBB Cargo Deutschland und SBB Cargo Italia. Die Produktion wurde kontinuierlich ausgebaut, der Personalbestand laufend erweitert.

Eine Premiere erlebte das Unternehmen in der Nacht vom 14. auf den 15. Januar 2004: Der erste ganz in Eigenproduktion von SBB Cargo geführte Zug fuhr von Deutschland (Duisburg) nach Italien (Novara). Es handelte sich um einen Zug des kombinierten Verkehrs für den Operateur Hupac. Weitere bedeutende Akquisitionen in alleiniger SBB-Verantwortung auf der Nord-Süd-Achse waren seit April 2004 die Transporte von Langstahlprodukten für Saarstahl von Saarbrücken in den Raum Milano sowie seit September 2004 die Mineralöltransporte für Esso beziehungsweise Exxon Mobile von Trecate (bei Milano) nach Glattbrugg (bei Zürich) beziehungsweise nach Mannheim.

Im September 2004 nahm SBB Cargo in Italien Transporte über die Plattform Desio in Norditalien mit dem Partner Arienti Srl auf. SBB Cargo ergänzte die Produktpalette damit um Haus-zu-Haus-Transporte aus der Schweiz nach Norditalien und umgekehrt. SBB Cargo bietet den Kunden einen Komplettservice an, bestehend aus Bahntransport, Umschlag Strasse-Schiene sowie Strassenleistung in Italien. Das neue Angebot eröffnet damit auch kleineren Kunden ohne Anschlussgleis eine Alternative zum Strassentransport.

Zahl der Züge verfünffacht. Mit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 schliesslich hat SBB Cargo ihre Transportleistung im Ausland massiv erhöht: In Italien wurde die Zahl der Züge verfünffacht (210 Züge pro Woche statt bisher 45), in Deutschland vervierfacht (320 Züge pro Woche statt bisher 75). Dieser Quantensprung forderte das Unternehmen stark, in den ersten Tagen kam es zu grösseren Verspätungen.

In Italien hat SBB Cargo Italia das benötigte Personal an den zwei Standorten Gallarate und Ponte Chiasso zum grössten Teil selbst ausgebildet. Dank diesem Vorgehen kann das Unternehmen von Beginn weg mit modernen, polyvalenten Berufsbildern (Lokführer ist z. B. auch Visiteur) operieren.

In Deutschland hat SBB Cargo begonnen, an den Standorten Köln und Offenburg eigenes Produktionspersonal aufzubauen, das schrittweise das Temporärpersonal ablösen wird. Damit in Zusammenhang steht auch der Aufbau des Standortes Arth-Goldau in der Schweiz. Ab Arth-Goldau sind grenzüberschreitende Personaleinsätze bis Offenburg möglich. Arth-Goldau wird deshalb langfristig den Standort Erstfeld ersetzen. Die erste Gruppe Lokführer hat Mitte Dezember die regelmässigen grenzüberschreitenden Dienste ohne Lokwechsel nach Offenburg aufgenommen. In umgekehrter Richtung sollen ab Mitte 2005 deutsche Lokführer bis Arth-Goldau fahren.

### Netzwerk Schweiz: Kostendruck hält an.

Die Kunden haben das neue Bedienungskonzept im Wagenladungsverkehr gut aufgenommen. Mit der laufenden Inbetriebnahme der leistungsfähigen Diesellok vom Typ Am 843 für die regionale Cargoproduktion konnten weitere Reorganisationsschritte umgesetzt werden. Der Abbau der Bundesbeiträge für den Wagenladungsverkehr in den kommenden Jahren wird allerdings zur Folge haben, dass der Druck auf das «Netzwerk Schweiz» (Binnengüterverkehr) nicht abnehmen wird. Er wird etwas gelindert durch den Ende Jahr überraschend gefällten Beschluss der eidgenössischen Räte, den Abbau nicht im beantragten grossen Umfang, sondern in kleineren, verkraftbareren Schritten zu vollziehen.



Zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2004 hat SBB Cargo den Wagenladungsverkehr auf dem Netz des Regionalverkehrs Mittelland (RM), auf der Strecke Porrentruy–Bonfol der Chemins de fer du Jura (CJ) sowie auf dem Abschnitt Rangierbahnhof Basel/Muttenz–Basel St. Johann Rheinhafen (bisher Traktion durch SNCF) in Eigenregie übernommen. Reibungslos funktionierte die Umstellung auf den Fahrplan von Bahn 2000.

#### **Klare Verhältnisse bei den Tochtergesellschaften.**

Seit Ende 2004 wickelt SBB Cargo sowohl in Deutschland als auch in Italien das Geschäft über je eine getrennte Produktions- und Verkaufstochtergesellschaft ab. Die Produktionstöchter agieren als Unterfrachtführer, die Verkaufstöchter als Verkaufsagenturen. Dieses Geschäftsmodell mit Unterfrachtführern und Vermittlungsagenturen schafft klare, einheitliche Strukturen und regelt die Verantwortlichkeiten. Im gleichen Zug wurden die Besitzverhältnisse entflochten. SBB Cargo hat dazu die Gesellschafteranteile der Häfen und Güterverkehr Köln AG HGK und der Hupac an der SBB Cargo Deutschland zurückgekauft. Die Zusammenarbeit mit der HGK wird auf Kooperationsbasis weiter vertieft. Damit befinden sich alle vier Auslandstochtergesellschaften zu 100 Prozent im Besitz von SBB Cargo. Der Auftritt der Auslandstöchter wurde vereinheitlicht. Sie treten neu unter dem Brand «SBB Cargo» auf und verwenden auch das Logo des Mutterhauses. Damit wird das Konzept der ungeteilten Transportverantwortung aus einer Hand verdeutlicht.

Auch die ChemOil Logistics AG, die Tochterfirma von SBB Cargo für Gefahrgutlogistik, befindet sich dank Kauf der Anteile der Transpetrol neu zu 100 Prozent im Besitz von SBB Cargo. Die Umsätze aus logistischen Dienstleistungen der ChemOil sind dadurch erstmals voll konsolidiert.

#### **Investitionen von 93 Mio. Franken in Rollmaterial.**

SBB Cargo setzt die Erneuerung und die Modernisierung der Fahrzeugflotte fort. Für CHF 14,5 Mio. beschafft SBB Cargo fünf weitere Rangierloks vom Typ Am 843 für den Einsatz in Deutschland. Diese erhalten auch die deutschen Zugsicherungssysteme. Für 200 Containertragwagen tätigt SBB Cargo eine Investition von CHF 17,6 Mio. Weitere CHF 25,3 Mio. investiert das Unternehmen in 200 vierachsige Schiebewandwagen. Die neuen Fahrzeuge erhalten lärmarme Bremssysteme. Für CHF 35,9 Mio. modernisiert SBB Cargo die Führerstände ihrer älteren Streckenlokomotiven. Die Führerstände der Lokomotiven Re 420, Re 430 und Re 620 bekommen Klimaanlage, während die Ae 610 ergonomischere Sitze und besser dichtende Fenster erhalten. Mit diesen Massnahmen verbessert SBB Cargo die Arbeitsplatzqualität ihres Lokpersonals.

Kurz vor Jahresende hat die Zweistromlok Re 484 von Bombardier die Typenzulassung für die Schweiz und Italien bekommen. Anfang 2005 erfolgte die Immatrikulation für den Einsatz in Italien. Verspätung haben die Auslieferung und die Zulassung der Zweistromlok Re 474 von Siemens. Um die Mehrleistungen in Italien ab Fahrplanwechsel bewältigen zu können, wurde eine grössere Anzahl Loks zusätzlich angemietet.

Insgesamt investierte SBB Cargo im Berichtsjahr CHF 93,3 Mio. in Rollmaterial.

### **Kunden stehen im Mittelpunkt.**

Kundenzufriedenheit. Die Kundenzufriedenheit im Binnenverkehr fiel unter das Niveau des Vorjahres und erreichte durchschnittlich 7,21 Punkte auf einer Zehnerskala (Vorjahr: 7,32 Punkte). Schlechter bewertet wurden vor allem das Beschwerdemanagement und die Rechnungsstellung. Trotz Reorganisation des Beschwerdemanagements konnte noch keine spürbare Verbesserung in der Abwicklung von Reklamationen erzielt werden. In der schlechteren Bewertung der Rechnungsstellung widerspiegelt sich die konsequentere Verrechnung von Serviceleistungen und die geringere Kulanz bei der Abrechnung von Zusatzleistungen. Positiv entwickelt hat sich die Zufriedenheit mit den Dienstleistungen des Kunden Service Centers (KSC). Immer mehr Kunden wickeln ihre Aufträge über das KSC ab. Besonders geschätzt wurden die Freundlichkeit, die Erreichbarkeit sowie das Engagement des KSC-Teams. Besser bewertet wurden auch die Kundenkommunikation sowie der neue Internetauftritt von SBB Cargo.

Innovationen im Kundenservice. Die Zusammenfassung der Grenzadministration im Kunden Service Center (Projekt Passaggio) konnte abgeschlossen werden. Das KSC hat sich parallel zur Strategie von SBB Cargo konsequent international ausgerichtet. Das Cargo Informations System (CIS) wurde für den internationalen Einsatz weiterentwickelt. Mit CIS bietet SBB Cargo ihren Kunden als erste und bislang einzige europäische Güterbahn ein europaweit einheitliches Produktions- und Informationssystem an. Im Dezember erhielten sowohl SBB Cargo Deutschland wie SBB Cargo Italia von den Zollbehörden die Bewilligung für die Inanspruchnahme des vereinfachten gemeinschaftlichen Eisenbahn-Versandverfahrens (vgVV). Der administrative Aufwand für die Erstellung der Zolldokumente sowie deren Behandlung an der Grenze verringert sich damit erheblich.

Das wachsende Bedürfnis nach mehr Online-Dienstleistungen nimmt der neu konzipierte Internetauftritt von SBB Cargo auf. Die Zahl der elektronisch übermittelten Beförderungsaufträge ist bis Ende 2004 auf knapp 50% angewachsen.

Pünktlichkeit erneut gesteigert. Die Pünktlichkeit der Güterzüge in der Schweiz konnte nochmals leicht gesteigert werden. Gesamthaft verkehrten 92,17% der Güterzüge pünktlich (Vorjahr 90,71%), das heisst mit einer Verspätung von maximal 30 Minuten. Im Transitverkehr durch die Schweiz erreichten 79% der Güterzüge dieses Qualitätsziel. Im traditionell pünktlicheren Binnenverkehr waren es sogar 95% (Vorjahr 94%) der Güterzüge, die pünktlich verkehrten.

### **Personal: Ausbau bei den Tochtergesellschaften.**

Der durchschnittliche Personalbestand von SBB Cargo ist gegenüber dem Vorjahr um 29 Vollzeitstellen gesunken und betrug inklusive Tochterunternehmen 4869 Vollzeitstellen. Der Abbau in der Schweiz geht auf verschiedene die Produktivität steigernde Projekte zurück, namentlich Passaggio (Vereinfachung der Grenzadministration), neuer Wagenladungsverkehr (Phase II) und die Reduktion der nicht direkt produktiven Stellen beim Service Rollmaterial. Im Gegensatz dazu erhöhte sich der durchschnittliche Personalbestand bei den Tochtergesellschaften in Deutschland (+13 Stellen) und Italien (+73 Stellen) um total 86 Stellen. Insgesamt nahm der Personalaufwand im Berichtsjahr um CHF 17,3 Mio. zu.

### **Ausblick: Erstmals schwarze Zahlen budgetiert.**

Im Jahr 2005 erwartet SBB Cargo nicht nur stark wachsende Verkehrsleistungen in Deutschland und Italien, sondern erstmals in ihrer Geschichte auch schwarze Zahlen. Die Verlagerungen werden vermehrt Preisverhandlungen im Wettbewerb führen und damit den Druck auf die Preise aufrechterhalten. Die Intensität des Wettbewerbs wird nochmals zunehmen. SBB Cargo hat sich seit mehreren Jahren konsequent auf den Wettbewerb vorbereitet und ist heute die einzige Güterbahn, die ihren Kunden auf der Nord-Süd-Achse ungeteilte Transportverantwortung aus einer Hand anbieten kann. SBB Cargo will diesen Vorsprung halten und weiter ausbauen.

Starkes Wachstum im Ausland und Produktivitätssteigerung im Binnenverkehr werden das Unternehmen und seine Mitarbeitenden auch im kommenden Jahr enorm fordern.

Im Binnenverkehr stellen die veränderten verkehrspolitischen Rahmenbedingungen grosse Herausforderungen dar. Wohl wurde die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zum 1. Januar 2005 erhöht, gleichzeitig aber die Gewichtslimite für den Strassenschwerverkehr auch im Binnenverkehr auf 40 Tonnen angehoben. Im Gesamteffekt verbessern sich die Rahmenbedingungen für die Strasse. Gleichzeitig wurden die Trassenpreissubventionen zur Stützung des Wagenladungsverkehrs auf der Schiene gekürzt. SBB Cargo wird deshalb auch im kommenden Jahr kostensenkende Massnahmen umsetzen müssen.

Beides – starkes Wachstum im Ausland, Produktivitätssteigerung im Binnenverkehr – wird das Unternehmen und seine Mitarbeitenden auch im kommenden Jahr enorm fordern.

## Jahreschronik 2004.

---

### Januar

---

14. Januar. SBB und BLS übertragen der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr zusätzliche Kompetenzen. Die Bahnen illustrieren damit ihr Bekenntnis zum diskriminierungsfreien Zugang zum Schweizer Bahnnetz.

15. Januar. SBB Cargo Italia, die Tochterunternehmung von SBB Cargo in Italien, nimmt mit dem ersten Zug von Chiasso nach Monza–Lecco in Norditalien den Pilotbetrieb auf. Gleichzeitig startet der durchgehende Kombi-Shuttle von SBB Cargo zwischen Duisburg und Novara via Simplon. SBB Cargo hat für diesen Zug die ungeteilte Transportverantwortung und wickelt ihn in allen drei Ländern auch operativ in ungeteilter Verantwortung ab.

### Februar

---

6. Februar. Die SBB präsentiert die erste von 59 Rangierlokomotiven des Typs Am 843. Die Dieselloks werden von der Firma Vossloh in Kiel gebaut und bis Juni 2005 geliefert. Spezielle Abgasfilter machen sie zur saubersten Diesellok Europas. Die Gesamtinvestition beträgt CHF 146 Mio.

8. Februar. Das Schweizervolk lehnt den Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative ab. Die Vorlage hätte eine zweite Strassenröhre durch den Gotthard ermöglicht.

### März

---

10. März. Das SBB Cargo-Personal ist besser mit dem Unternehmen zufrieden: Der Umfragewert steigt von 53 auf 57 Punkte. Erstmals fand die Umfrage als repräsentative Stichprobe statt.

### April

---

23. April. SBB Cargo vereinheitlicht den Auftritt ihrer Auslandstochter: Neu heissen diese SBB Cargo Italia und SBB Cargo Deutschland und treten unter dem Logo des Mutterhauses auf. Sie verdeutlichen damit das Konzept des durchgehenden Angebots aus einer Hand.

### Mai

---

6. Mai. In Deutschland baut SBB Cargo zwei neue Depots in Köln und in Offenburg auf. In der Schweiz wird Arth-Goldau langfristig den Standort Erstfeld ersetzen. Damit kann SBB Cargo den Einsatz von Loks und Personal auf der Nord-Süd-Achse grenzüberschreitend optimieren.

18. Mai. Erstmals verkehrt ein Zug von SBB Cargo im Auftrag der Saarstahl AG durchgehend vom Saarland nach Norditalien.

26. Mai. SBB Cargo und ihre Personalverbände einigen sich auf einen neuen Gesamtarbeitsvertrag. Dieser bringt wesentliche Neuerungen beim Lohnsystem und bei der Arbeitszeit. Kündigungsschutz und Friedenspflicht werden weitergeführt. Der GAV tritt am 1. Januar 2005 für zwei Jahre in Kraft.

### Juli

---

5. Juli. Bei der bisher grössten Ausschreibung im europäischen Schienengüterverkehr gewinnt SBB Cargo einen hohen Anteil der internationalen Transporte von Hupac, des bedeutendsten Operateurs für Kombiverkehr auf der Nord-Süd-Achse. Zwar verlor SBB Cargo Zugleistungen im Transitverkehr durch die Schweiz, gewann in Deutschland und Italien aber so viel dazu, dass in der Gesamtbilanz – gemessen in Tonnenkilometern – ein Plus von 55 % resultiert.

## August

---

1. August. Für den neu gestalteten Bundesplatz transportiert SBB Cargo die Natursteinplatten vom Steinbruch in Graubünden mit Cargo Domino direkt auf die Baustelle vor dem Bundeshaus.

31. August. SBB Cargo erhält von der Schweizerischen Post nach einer öffentlichen Ausschreibung den Zuschlag für alle Bahnleistungen in der Schweiz und fährt weiterhin die Züge von PostMail (Briefpost) und PaketPost, d. h. rund 90 Ganzzüge pro Tag.

## Oktober

---

6. Oktober. SBB Cargo transportiert für das Mineralölunternehmen Esso neu in ungeteilter Verantwortung Brenn- und Treibstoff von Trecate (Italien) in die Schweiz. Bereits seit Anfang September transportiert SBB Cargo für Exxon Mobile ebenfalls in durchgehender Verantwortung wöchentlich zwei Züge mit Benzol von Trecate nach Mannheim (Deutschland). Damit gehört SBB Cargo zu den wenigen ausländischen Bahnunternehmen, die in Italien Gefahrgut befördern.

19. Oktober. Der Internet-Auftritt von SBB Cargo präsentiert sich in einem neuen Kleid ([www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)). Neben den gewohnten Informationen über Produkte und Dienstleistungen sind neu auch Informationen zu den Ländergesellschaften in Italien und Deutschland hinzugekommen.

21./23. Oktober. Mit einer offiziellen Feier und einem ganztägigen Fest in Olten, Solothurn und Bern eröffnet die SBB die Neubaustrecke. Rund 70 000 Personen besuchen die Ausstellungsplätze, 25 000 davon nützen die Gelegenheit zur ersten Fahrt über die neue Strecke.

29. Oktober. In Affoltern am Albis ist per Bahn die 500 000. Tonne Ausbruchmaterial aus dem Gotthard-Basistunnel eingetroffen. Aus diesem Anlass wurde eine moderne Güterlokomotive von SBB Cargo auf den Namen der Arbeitsgemeinschaft «ökotrans» getauft.

## Dezember

---

1. Dezember. SBB Cargo führt ein Haus-zu-Haus-Angebot ein für Transporte zwischen der Schweiz und Norditalien. Damit besteht für Kunden ohne Anschlussgleis in Italien erstmals eine echte Alternative zum reinen Strassentransport. SBB Cargo garantiert dabei wie bei einem Liniendienst den Zeitpunkt der Zustellung.

9. Dezember. Die Sozialpartner einigen sich in den Lohnverhandlungen auf eine aussergewöhnliche Massnahme: Die SBB übernimmt ab 2005 den gesamten Sanierungsbeitrag an die Pensionskasse. Seit Juli 2003 hatten Unternehmen und Personal je 1,5 Lohnprozente bezahlt.

13. Dezember. SBB Cargo erhöht ihre Transportleistung im Ausland massiv. Mit eigenem Personal und eigenen Lokomotiven fährt SBB Cargo seit dem Fahrplanwechsel jede Woche in Deutschland über 320 Züge (bisher 75). Auf der deutschen Rheinstrecke südlich von Mannheim fährt somit rund ein Drittel der Güterzüge unter der Regie von SBB Cargo. In Italien sind es neu über 210 Züge wöchentlich (bisher 45) über alle drei Grenzübergänge in Chiasso, Luino und Domodossola.

13. Dezember. Bei der Ausschreibung der Intercontainer-Interfrigo von über 50 Zügen pro Woche zwischen Belgien und Italien erhält SBB Cargo den Zuschlag für das gesamte Paket. Den Auftrag von RAAlpin zur Führung der Rollenden Landstrasse Freiburg–Novara auf der Teilstrecke Freiburg–Basel sichert sich SBB Cargo. Mit dem Fahrplanwechsel übernimmt SBB Cargo zudem den Güterverkehr auf dem Netz des Regionalverkehr Mittelland (RM). Auf der Strecke Porrentruy–Bonfol der Chemins de fer du Jura (CJ) stellt SBB Cargo neu die Güterwagen im Open Access selber zu.

## Segmentinformation Güterverkehr SBB.

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

Mio. CHF	Güterverkehr	
	2004	2003
<b>Betriebsertrag</b>		
Verkehrserträge	1 102,7	1 061,6
Abgeltungen	13,0	18,7
Mieterträge Liegenschaften	3,2	3,0
Nebenerträge	131,0	136,8
Übrige Erträge	8,9	14,2
Eigenleistungen	67,4	80,3
Ertragsminderungen	7,6	-31,0
<b>Total Betriebsertrag</b>	<b>1 333,9</b>	<b>1 283,6</b>
<b>Betriebsaufwand</b>		
Materialaufwand	-124,2	-135,6
Personalaufwand	-536,5	-520,5
Sonstiger Betriebsaufwand	-578,5	-529,4
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	-77,5	-91,4
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	-1,5	-8,3
Umlage Zentralbereiche	-19,5	-21,0
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>-1 337,7</b>	<b>-1 306,2</b>
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>-3,8</b>	<b>-22,6</b>
Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen	2,4	2,3
Ausserordentlicher Ertrag	0,0	1,1
Ausserordentlicher Aufwand	0,0	0,0
<b>EBIT</b>	<b>-1,4</b>	<b>-19,2</b>
Finanzertrag	5,9	2,7
Finanzaufwand	-2,2	-1,8
Umlage Zentralbereiche	-5,2	-14,6
<b>Gewinn vor Steuern und Ausgleichszahlungen</b>	<b>-2,9</b>	<b>-32,9</b>
Steuern	-0,5	-1,1
Minderheitsanteile	0,6	0,9
<b>Jahresergebnis</b>	<b>-2,8</b>	<b>-33,1</b>

## Segmentinformation Güterverkehr SBB. Bilanz.

### Aktiven

Mio. CHF	Güterverkehr	
	31.12.2004	31.12.2003
<b>Umlaufvermögen</b>		
Flüssige Mittel	26,4	24,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	290,7	206,1
Andere Forderungen	174,1	132,7
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	39,5	35,9
Aktive Rechnungsabgrenzung	56,0	57,8
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>586,7</b>	<b>457,1</b>
<b>Anlagevermögen</b>		
Finanzanlagen	12,2	10,1
Sachanlagen	605,6	686,7
Anlagen im Bau	261,6	127,3
Immaterielle Anlagen	21,0	25,2
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>900,4</b>	<b>849,2</b>
<b>Total Aktiven</b>	<b>1 487,1</b>	<b>1 306,3</b>

### Passiven

Mio. CHF	Güterverkehr	
	31.12.2004	31.12.2003
<b>Fremdkapital</b>		
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	269,6	185,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	149,4	146,6
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	23,3	22,2
Passive Rechnungsabgrenzung	115,3	59,2
Kurzfristige Rückstellungen	42,7	52,4
<b>Total kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>600,3</b>	<b>466,2</b>
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	0,5	0,5
Andere langfristige Verbindlichkeiten	146,7	39,6
Langfristige Rückstellungen	15,9	74,2
Latente Steuern <sup>1</sup>	0,0	0,0
<b>Total langfristiges Fremdkapital</b>	<b>163,0</b>	<b>114,3</b>
<b>Total Fremdkapital</b>	<b>763,3</b>	<b>580,5</b>
<b>Eigenkapital</b>		
Gesellschaftskapital	723,0	670,0
Kapitalreserven	2,2	2,2
Gewinnreserven	1,4	87,1
Konzerngewinn	-2,8	-33,1
<b>Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile</b>	<b>723,8</b>	<b>726,2</b>
<b>Minderheitsanteile</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,4</b>
<b>Total Eigenkapital</b>	<b>723,8</b>	<b>725,8</b>
<b>Total Passiven</b>	<b>1 487,1</b>	<b>1 306,3</b>

<sup>1</sup> Mit dem In-Kraft-Treten des Swiss GAAP FER 23 wurden die latenten Steuern in die langfristigen Rückstellungen umgegliedert.

## Beteiligungsverzeichnis Güterverkehr SBB.

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB %		
				31.12.2004	31.12.2003	
SBB Cargo Deutschland GmbH, Köln	EUR	1,50	1,50	100,00	51,00	V
SBB Cargo GmbH, Singen	EUR	0,25	0,25	100,00	75,00	V
SBB Cargo Italia S.r.L., Gallarate	EUR	13,00	13,00	100,00	100,00	V
SBB Cargo S.r.L., Gallarate	EUR	0,05	0,05	100,00	100,00	V
ChemOil Logistics AG, Basel	CHF	1,00	1,00	100,00	51,00	V
RAlpin 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

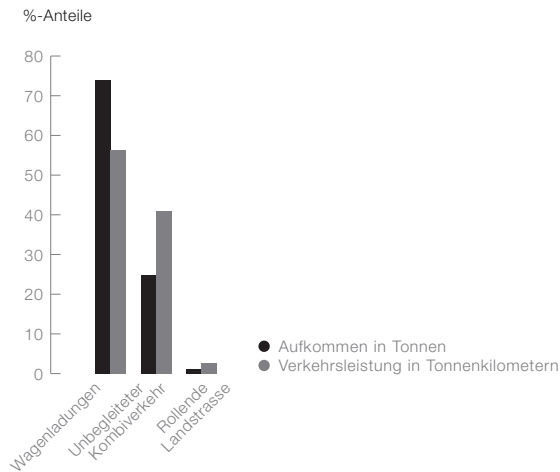
V = Voll konsolidiert

E = Mittels Equity-Methode erfasst

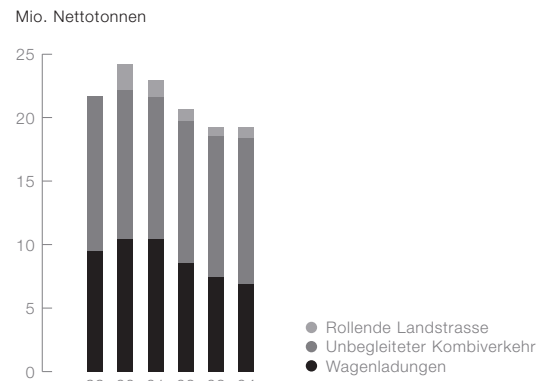


## Kennzahlen SBB Cargo.

### Struktur des Güterverkehrs



### Alpenquerender Verkehr SBB Cargo



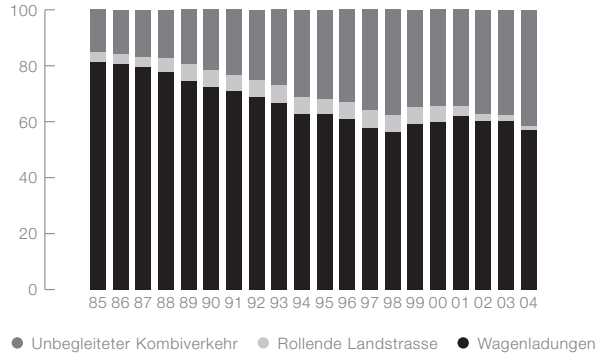
### Alpenquerender Verkehr SBB Cargo

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

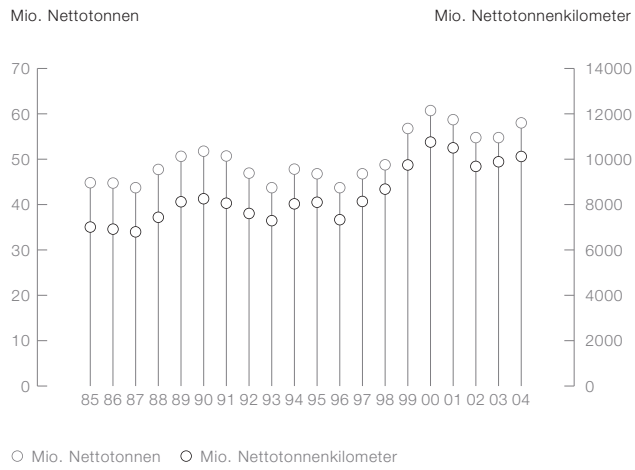
		2002	2003	2004	04-03 ± %
<b>Gotthard</b>	Mio. t	17,38	17,21	17,47	1,6
Wagenladungen		5,97	5,62	5,42	-3,5
Unbegleiteter Kombiverkehr		10,55	10,88	11,22	3,1
Rollende Landstrasse		0,87	0,70	0,84	18,9
<b>Simplon</b>		3,29	2,04	1,77	-13,1
Wagenladungen		2,64	1,86	1,46	-21,6
Unbegleiteter Kombiverkehr		0,64	0,18	0,32	72,5
<b>Total</b>		20,67	19,25	19,25	0,0
Wagenladungen		8,61	7,48	6,88	-8,0
Unbegleiteter Kombiverkehr		11,19	11,07	11,53	4,2
Rollende Landstrasse		0,87	0,70	0,84	18,9

### Entwicklung der Güterverkehrsleistung

%-Anteile je Transportart



### Güterverkehrsaufkommen und -leistung



**Verkehrsleistung und -aufkommen**

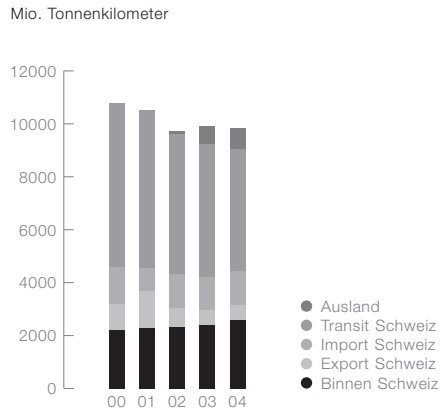
		2002	2003	2004	04-03 ± %
<b>Verkehrsleistung</b>	Mio. Nettotonnenkilometer	9 732	9 936	10 117	1,8
Wagenladungen		5 827	5 567	5 484	-1,5
- Binnen		2 261	2 321	2 457	5,9
- Import		1 062	1 118	1 125	0,6
- Export		417	369	397	7,7
- Transit		2 087	1 759	1 505	-14,4
Unbegleiteter Kombiverkehr		3 534	3 509	3 591	2,3
- Binnen		66	76	156	106,6
- Import		203	156	134	-13,9
- Export		271	183	158	-13,5
- Transit		2 994	3 094	3 142	1,5
Begleiteter Kombiverkehr		257	210	273	30,0
- Binnen		23	7	107	1 425,7
- Import		31	34	27	-19,9
- Export		22	5	15	207,1
- Transit		181	164	124	-24,6
Verkehrsleistung im Ausland		113	651	769	18,2
<b>Verkehrsaufkommen</b>	Mio. t	54,93	54,78	57,95	5,8
Wagenladungen		40,55	40,42	42,68	5,6
- Binnen		22,26	22,58	25,38	12,4
- Import		8,59	9,52	9,56	0,5
- Export		2,59	2,37	2,54	7,3
- Transit		7,11	5,95	5,19	-12,8
Unbegleiteter Kombiverkehr		13,51	13,65	14,34	5,1
- Binnen		0,39	0,43	1,00	133,5
- Import		1,38	1,40	1,36	-3,0
- Export		1,56	1,39	1,20	-13,6
- Transit		10,19	10,43	10,79	3,4
Begleiteter Kombiverkehr		0,87	0,70	0,93	31,6
- Binnen		0,09	0,02	0,34	1 535,3
- Import		0,10	0,12	0,09	-20,3
- Export		0,08	0,02	0,05	172,2
- Transit		0,61	0,55	0,44	-20,1
Beladene Wagen	Anzahl in 1000	1 934	1 968	2 034	3,4

**Betriebsleistung**

		2002	2003	2004	04-03 ± %
Laufleistungen Züge	Mio. km	26,8	26,7	28,1	5,4
- Wagenladungsverkehr		20,6	20,1	20,3	1,0
- Kombiverkehr		6,2	6,6	7,8	18,8

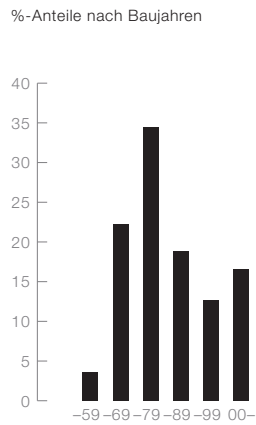
## Verkehrsleistung nach Verkehrsart

---



## Altersstruktur der Güterwagen

---



**Bestände**

		2002	2003	2004	04-03 ± %
<b>Personal</b>					
<b>Total (konsolidiert)</b>	Anzahl <sup>1</sup>	5 130	4 898	4 869	-0,6
<b>SBB Cargo AG</b>					
Zentrale		204	149	173	16,1
Verkauf		502	446	338	-24,2
Produktion		3 276	3 161	3 100	-1,9
– Streckenlokomotivpersonal		953	916	838	-8,5
– Rangierlokomotivpersonal		200	215	154	-28,4
Unterhalt (Rollmaterial)		957	979	935	-4,5
Andere		168	116	193	66,4
<b>Tochtergesellschaften</b>		23	47	130	176,6
<b>Fahrzeuge, Stand 31.12.</b>					
<b>Triebfahrzeuge</b>					
Leistung kW/Fz					
Streckenlokomotiven		458	463	447	5 066
– mit Dieselantrieb				3	2 240
– auslandtauglich		13	57	70	4 618
Rangierlokomotiven		132	128	141	478
– mit Dieselantrieb		70	74	93	473
Rangiertraktoren		211	185	160	237
– mit Dieselantrieb		93	86	73	188
<b>Güterwagen</b>					
Tragkraft t/Wagen					
<b>Eigene</b>					
		12 793	12 171	11 315	42,84
– 4-achsig		4 589	4 709	4 589	65,00
– offene Wagen		2 799	2 745	2 618	49,55
– gedeckte Wagen		4 659	4 204	3 886	26,30
– flache Wagen, 2-achsig		1 247	1 114	1 010	27,95
– flache Wagen, 4-achsig		2 302	2 328	2 295	66,49
– Schiebe- und Klappdachwagen		1 390	1 399	1 127	32,72
– Sonderwagen		396	381	379	35,60
Privatgüterwagen im SBB-Park		7 429	7 139	7 458	58,27
<b>Lärm</b>					
04-03 ± %					
<b>Lärmarme Güterwagen</b>	Anzahl	504	534	1016	95,9
– Anzahl an Gesamtbestand	%	3,9	4,4	9,2	

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



[1]



[2]



[3]



[4]

[1]

In der Schweiz betreibt SBB Cargo ein flächendeckendes Bedienungsnetz. Es ist das dichteste Netz Europas und damit ein tragender Pfeiler der Schweizer Wirtschaft. Die gezeigte Lok Am 843 stellt bei Suhr mit modernstem Rollmaterial Güter zu.

[2] [3]

SBB Cargo bietet als erste Güterbahn eine durchgehend integrierte Produktion von Deutschland nach Italien an. Dies ist nur möglich dank dem lokalen Know-how der Tochtergesellschaften in Italien und Deutschland. Mit grosser Geschwindigkeit fährt dieser Zug in Castelveccana (It) vorbei, beladen mit Containern des Kombinierten Verkehrs.

[4]

SBB Cargo ist einer der wichtigsten Anbieter auf der Nord-Süd-Achse für Ganzzüge aus den Bereichen Chemie und Mineralöl. SBB Cargo produziert grenzüberschreitend aus einer Hand und in eigener Verantwortung. Diese Zweisystemlok Re 482 führt einen Zug in das Gelände der BASF in Ludwigshafen.

Der Auszug aus dem Geschäftsbericht 2004 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**

---

SBB Cargo AG, Elsässertor, Centralbahnstrasse 4,  
4065 Basel, Schweiz

### **Konzept**

---

külling partner identity, Zürich

### **Layout**

---

Satzart AG, Bern

### **Fotos**

---

Maya Torgler, Luzern

### **Druck**

---

Gassmann W. AG, Biel

SBB Cargo AG  
Kommunikation  
Elsässertor  
Centralbahnstrasse 4  
4065 Basel  
Schweiz  
Telefon +41 512 29 06 59  
Telefax +41 512 29 06 66  
[www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)  
[gkom@sbb.ch](mailto:gkom@sbb.ch)