

SBB Cargo im Jahr 2005.



Auszug aus dem Geschäftsbericht der SBB.

Inhalt.

Vorwort	
Rückschlag, Restrukturierung und konsequente Strategieumsetzung	8
SBB Cargo im Jahr 2005	
Rekord im Nord-Süd-Verkehr Restrukturierung im Binnenverkehr	10
Jahreschronik 2005	18
Organigramme	20
Finanzzahlen	22
Beteiligungen	24
Kennzahlen	25









Rückschlag, Restrukturierung und konsequente Strategieumsetzung.

Nach der Rekordleistung 2004 verzeichnete SBB Cargo im Berichtsjahr im schweizerischen Binnenverkehr einen starken Umsatzrückgang. In der Folge musste das Unternehmen eine Reihe von Restrukturierungsmassnahmen beschliessen. Im Nord-Süd-Transit steigerte SBB Cargo die transportierten Nettotonnenkilometer um 23,3%. Mit dieser erneuten Leistungssteigerung auf der Nord-Süd-Achse hat SBB Cargo ihren Wachstumskurs erfolgreich fortgesetzt.

Nach der kontinuierlichen Ergebnisverbesserung in den beiden Vorjahren (2002: CHF –96 Mio./2003: CHF –33 Mio./2004: CHF –2,8 Mio.) resultierte im Berichtsjahr aus dem operativen Geschäft ein Verlust von CHF –55,7 Mio. Dazu kamen einmalige Kosten von insgesamt CHF 110 Mio. Für die im Berichtsjahr eingeleiteten Restrukturierungsmassnahmen im Bereich der Strukturkosten und des Wagenladungsverkehrs in der Schweiz (Fokus) stellte SBB Cargo CHF 75 Mio. zurück. Dazu kamen Sonderzahlungen von CHF 35 Mio. für die Auflösung und die Ausfinanzierung der Wageneinstellverträge mit Privatwagenbesitzern.

Im Projekt für die Reduktion der Strukturkosten in den nicht direkt operativen Bereichen identifizierte SBB Cargo im Herbst 2005 rund 230 Stellen, die abgebaut werden können. Rund 180 Stellen wurden bereits im Januar 2006 abgebaut, die restlichen folgen schrittweise bis 2007.

Besonders anspruchsvoll gestaltete sich die Umsetzung der Massnahme im Wagenladungsverkehr in der Schweiz. Erfreulicherweise konnten dank zahlreichen flexiblen Kundenlösungen 96% der transportierten Wagen auf der Schiene gehalten werden.

Im Berichtsjahr begannen zudem die Vorbereitungen für die Neupositionierung des Bereiches Service Roll-

material. Die grundsätzliche Stossrichtung wurde Mitte März 2006 geklärt, über die detaillierte Umsetzung wird im Sommer entschieden.

Völlig anders verlief die Entwicklung im Nord-Süd-Transit. SBB Cargo erzielte im Berichtsjahr ein Wachstum von 23,3% der gefahrenen Nettotonnenkilometer. Im Transit setzt sich das neue Geschäftsmodell mit durchgehender Transportverantwortung auf der gesamten Strecke durch. Mit dem Markteintritt von SBB Cargo in Deutschland und Italien haben die Kunden des Schienengüterverkehrs die Wahl zwischen mehreren Anbietern. Der Wettbewerb spielt. SBB Cargo gewann im Berichtsjahr mehrere Aufträge von Grosskunden und konnte zahlreiche neue Destinationen in ihr Netzwerk aufnehmen. Im ersten Quartal 2006 zeichnete sich ab, dass die Wettbewerbsdynamik auch den internationalen Wagenladungsverkehr ergreifen wird.

Im Jahr 2006 wird SBB Cargo die Voraussetzungen für eine positive Entwicklung ab dem Jahre 2007 schaffen. Trotz der Umsetzung von ersten Teilen der Restrukturierungsprogramme ist für 2006 noch kein wesentlich besseres operatives Ergebnis zu erwarten. Die Massnahmen zur Kostenreduktion werden im laufenden Jahr noch nicht voll wirksam werden. Zudem werden die Bundesbeiträge für den schweizerischen Binnen-Wagenladungsverkehr im Jahr 2006 um rund CHF 30 Mio. auf CHF 17 Mio. nochmals stark reduziert.

Im Geschäftsfeld Nord-Süd wird das Unternehmen die weiter zunehmende Wettbewerbsdynamik nutzen und die Aufbauarbeit insbesondere in Italien weiter vorantreiben. Neu werden Destinationen wie Turin, Melzo oder Padua angefahren. Dabei werden für die Kunden neu auch Plattformprodukte in Italien und Deutschland angeboten.



Dr. Benedikt Weibel
Präsident des Verwaltungsrates



Daniel Nordmann
Delegierter des Verwaltungsrates

Güterverkehr: das Wichtigste in einem Zug.

- Als einzige der grossen Güterbahnen Europas steigerte SBB Cargo 2005 die Leistung um 13,4 % auf 11,48 Mia. Nettotonnenkilometer.
- Starkes Wachstum im internationalen Nord-Süd-Geschäft mit Leistungssteigerung um 23,3 % auf 7,59 Mia. Nettotonnenkilometer.
- Leichter Rückgang im Binnengeschäft um 1,9 % auf 3,89 Mia. Nettotonnenkilometer.
- Verlust aus ordentlicher Geschäftstätigkeit von CHF 55,7 Mio. Zusätzliche Rückstellungen von CHF 110 Mio. führten zum Jahresverlust von CHF 165,7 Mio.
- Tief greifendes Kostensenkungsprogramm, beschlossen auf Grund Geschäftsentwicklung und im Hinblick auf Abbau Bundessubventionen.

Verkehrsleistung SBB Cargo nach Geschäftsfeldern

Nettotonnenkilometer in Mio.	2005	2004	Abweichung in %
Total	11 482,4	10 121,6	13,4
Geschäftsfeld Binnen	3 890,5	3 965,2	-1,9
Geschäftsfeld Nord-Süd	7 591,9	6 156,4	23,3
Total Geschäftsfeld Binnen	3 890,5	3 965,2	-1,9
Binnenverkehr Wagenladungsverkehr	1 672,1	1 833,9	-8,8
Binnenverkehr Ganzzüge	543,8	622,4	-12,6
Binnenverkehr Kombi	339,9	264,5	28,5
Importverkehr Wagenladungsverkehr	627,5	635,0	-1,2
Importverkehr Wagenladungsverkehr Kombi	241,5	158,6	52,2
Exportverkehr Wagenladungsverkehr	351,9	337,7	4,2
Exportverkehr Wagenladungsverkehr Kombi	113,9	113,1	0,7
Total Geschäftsfeld Nord-Süd	7 591,9	6 156,4	23,3
Transitverkehr Wagenladungsverkehr/Ganzzüge	1 404,6	1 525,9	-7,9
Transitverkehr Kombi	5 329,9	3 812,7	39,8
Importverkehr Ganzzüge	653,8	663,4	-1,4
Importverkehr Ganzzüge Kombi	25,0	9,5	163,2
Exportverkehr Ganzzüge	92,3	74,0	24,7
Exportverkehr Ganzzüge Kombi	86,2	70,9	21,6

Neues Geschäftsmodell – neue Darstellung der Leistungszahlen: Die in früheren Geschäftsberichten übliche Darstellung der Leistungszahlen (Gliederung in Binnen, Import, Export, Transit) wird dem Aufbau der internationalen Produktion und der Liberalisierung im Schienengüterverkehr nicht mehr gerecht. SBB Cargo gliedert die Leistungszahlen deshalb neu nach den beiden Geschäftsfeldern «Nord-Süd» und «Binnen». Das Geschäftsfeld Nord-Süd umfasst die Transitleistungen durch die Schweiz, die in Deutschland und Italien erbrachten Verkehrsleistungen sowie die mit Ganzzügen erbrachten Import- und Export-Verkehrsleistungen. Das Geschäftsfeld Binnen fasst den ganzen bisherigen Binnenverkehr (Wagenladungsverkehr und Ganzzüge) sowie die im Wagenladungsverkehr erbrachten Import- und Export-Verkehrsleistungen zusammen.

Güterverkehr SBB Cargo im Überblick¹

Geldwerte in Mio. CHF	2005	2004	2003
Betriebsertrag	1 226,5	1 333,9	1 283,6
davon Verkehrsertrag	991,2	1 102,7	1 061,6
Betriebsaufwand	1 392,9	1 337,7	1 306,2
Betriebsergebnis	-166,4	-3,8	-22,6
EBIT	-158,4	-1,4	-19,2
Jahresergebnis	-165,7	-2,8	-33,1
Brutto-Investitionen	176,0	224,6	198,3
Mitarbeitende ²	Anzahl 4 872	4 869	4 898

1 Segmentrechnung. Konzerninterne Erträge und Aufwände nicht eliminiert.

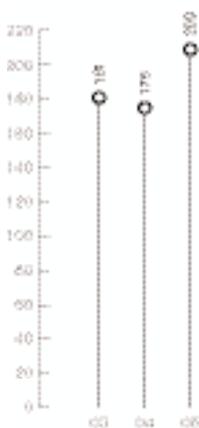
2 Vollzeitbeschäftigte im Jahresmittel inkl. Tochtergesellschaften.

Verkehrsleistung SBB Cargo nach Ländergesellschaften

Nettotonnenkilometer in Mio.	2005	2004	Abweichung in %
Total	11 482,4	10 121,6	13,4
SBB Cargo AG (Schweiz)	8 570,6	9 314,9	-8,0
SBB Cargo Deutschland GmbH	2 303,8	696,5	230,8
SBB Cargo Italia Srl	608,0	110,1	452,2

Entwicklung mittlere Distanz je beladener Wagen

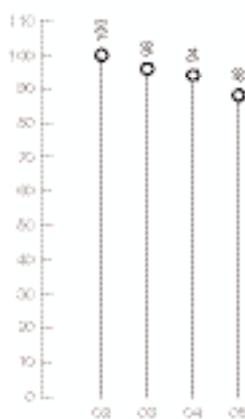
Kilometer



Die starke Steigerung widerspiegelt die Zunahme der grenzüberschreitenden Eigenproduktion mit viel längeren Transportdistanzen.

Wagenladungsverkehr Schweiz

Entwicklung Umsatz/Nettotonnenkilometer (indexiert 2002 = 100)



Halbjahreswerte (Januar–Juni)

Strategische Ziele.

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

Rekord im Nord-Süd-Verkehr – Restrukturierung im Binnenverkehr.

SBB Cargo zieht für 2005 eine von gegenläufigen Entwicklungen gekennzeichnete Bilanz. Als einzige der grossen europäischen Güterbahnen gelang es SBB Cargo, die Verkehrsleistung um 13,4 % deutlich zu steigern. Der Leistungsrückgang im schweizerischen Wagenladungsverkehr (–8,8 %) und die anhaltende Preiserosion hatten aber einen Umsatzrückgang um 7,1 % zur Folge. Dadurch verfehlte das Unternehmen das Ziel «schwarze Null» deutlich. Der Verlust aus der ordentlichen Geschäftstätigkeit beträgt CHF 55,7 Mio. Dazu kommen Rückstellungen von CHF 110 Mio. Der gesamte Jahresverlust beträgt CHF 165,7 Mio.

Die Geschäftsentwicklung von SBB Cargo im Jahr 2005 war von zwei gegenläufigen Trends gekennzeichnet:

Im Geschäftsfeld Nord-Süd konnte das Unternehmen seine Position stark ausbauen und die Verkehrsleistung in Deutschland um rund 230 % und in Italien um rund 450 % steigern. Trotz des Verkehrsverlustes auf dem Schweizer Abschnitt des Transitverkehrs resultierte auf die Gesamtleistung im Transitverkehr bezogen ein starkes Wachstum der Verkehrsleistung von 23,3 % auf 7,59 Mia. Nettotonnenkilometer (Vorjahr: 6,16 Mia.). Umsatzseitig vermochte die Steigerung der Verkehrsleistung in Deutschland und Italien die Verluste im Transit Schweiz jedoch nicht vollständig zu kompensieren (–1,0 %).

Im Geschäftsfeld Binnen weist das Unternehmen einen leichten Rückgang der Verkehrsleistung von –1,9 % auf 3,89 Mia. Nettotonnenkilometer aus. Der Rückgang ist vor allem auf den starken Einbruch im innerschweizerischen Wagenladungsverkehr zurückzuführen: Leistungsrückgang um 8,8 % auf 1,67 Mia. Nettotonnenkilometer, Umsatzrückgang um 12 %.

In der Gesamtbilanz resultiert ein Plus der Verkehrsleistung von 13,4 % auf 11,48 Mia. Nettotonnenkilometer (Vorjahr: 10,12 Mia.).

Finanzielle Ziele verfehlt. Der Verkehrsertrag ging gegenüber dem Vorjahr um 10,1 % auf CHF 991,2 Mio. zurück, der Betriebsertrag um 8,1 % auf CHF 1226,5

Mio. Der Betriebsaufwand erhöhte sich um 4,1 % auf CHF 1392,9 Mio. Das Betriebsergebnis verschlechterte sich inklusive der Bildung von Rückstellungen von CHF –3,8 Mio. auf CHF –166,4 Mio. Das Jahresergebnis erhöhte sich von CHF –2,8 Mio. auf CHF –165,7 Mio.

Nach Jahren des Verlustabbaus (2002: CHF –96,1 Mio., 2003: CHF –33,1 Mio., 2004: CHF –2,8 Mio.) musste SBB Cargo somit einen massiven finanziellen Rückschlag verzeichnen. Der Verlust aus der ordentlichen Geschäftstätigkeit beträgt CHF –55,7 Mio. Dazu kommen Rückstellungen von CHF 110 Mio. Die unbefriedigende Geschäftsentwicklung hat ein breit angelegtes Restrukturierungsprogramm ausgelöst, für das CHF 75 Mio. zurückgestellt wurden. Weitere Rückstellungen von gesamthaft CHF 35 Mio. wurden aus der Auflösung und der Ausfinanzierung der Wageneinstellverträge mit Privatwagenbesitzern vorgenommen. Diese Verträge stammen aus der Zeit vor der Bahnreform und verpflichteten SBB Cargo zum Unterhalt an diesen Wagen.

Markttrends: starkes Wachstum im Geschäftsfeld Nord-Süd.

Höhere Verkehrsleistung, leicht rückläufiger Umsatz. Mit dem zweistelligen Wachstum ist SBB Cargo die einzige der grossen früheren Staatsbahnen, die auf dem seit der Liberalisierung hart umkämpften europäischen Transportmarkt markant Verkehre hinzugewonnen hat. Bis Ende 2005 konnte das Unternehmen die

fasst der Auftrag des Kombioperators TRW. Bei RAlpin konnte SBB Cargo wöchentlich 106 Züge der rollenden Autobahn zwischen Freiburg im Breisgau und Basel akquirieren. Für ERS Railways, das Bahnunternehmen der Seefrachtunternehmen Maersk Sealand und P&O Nedlloyd, transportiert SBB Cargo wöchentlich 34 Shuttle-Züge von Basel nach Norditalien.

Transporte für die Stahlindustrie. Auch Verloader aus der Stahlbranche nutzen zunehmend die durchgehenden Züge zwischen Deutschland und Italien. Dazu zählt die Saarstahl AG, die hauptsächlich Walzdraht aus dem Raum Ludwigshafen in Ganzzügen in die Region südlich des Comersees transportieren lässt. Für die ThyssenKrupp Stahl AG fährt SBB Cargo jede Woche drei Ganzzüge mit gerolltem Flachstahl, so genannten Coils, aus dem Raum Duisburg nach der norditalienischen Umschlagplattform Desio. Dank ihres Leistungsausweises im internationalen Verkehr hat sich SBB Cargo zudem einen ersten innerdeutschen Auftrag sichern können: Seit Anfang März 2005 fährt sie für Saarstahl täglich 9 Zugspare für den Transport von flüssigem Eisen zwischen der Dillinger Hütte in Dillingen und dem 20 Kilometer entfernten Werk von Saarstahl in Völklingen.

Seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2005 bedient SBB Cargo in Italien neu die Destinationen Melzo (bei Milano) und Padua (bei Venedig). In Deutschland ermöglicht das Produktionsteam Weil die Bedienung verschiedener Anschlussgleiskunden durch SBB Cargo selbst anstatt wie bisher in Kooperation mit einer anderen Bahn.

Vertiefte Kooperation im linksrheinischen Verkehr. Im linksrheinischen Verkehr ab Muizen (Belgien) via Metz bis Basel arbeiten die Partnerbahnen SNCF Fret, B-Cargo, CFL und SBB Cargo nach einem neuen Kooperationsmodell. Die geplante Gesellschaft «Sibelit» optimiert die bestehenden Ressourcen der Mutterhäuser SNCF, CFL und B-Cargo. Der Einsatz von Loks und Lokführern von SBB Cargo ist nicht vorgesehen. Der operative Start ist zum Fahrplanwechsel Dezember 2005 erfolgt, die Gesellschaftsgründung ist für das erste Quartal 2006 vorgesehen.

Alpenquerender Verkehr. Die Entwicklung im alpenquerenden Verkehr ist weiterhin geprägt von der neuen Marktaufteilung mit grenzüberschreitender Verantwortung und dem Wettbewerb unter den Güterbahnen. SBB Cargo fährt im alpenquerenden Verkehr nominal weniger Züge und damit eine geringere Tonnage (-12,8%), dafür über eine längere Distanz und mit einer per Saldo um +19,3% stark erhöhten Verkehrsleistung (Nettotonnenkilometer). Insgesamt haben die Güterbahnen die transportierte Menge im alpenquerenden Verkehr gesteigert und den Marktanteil von 65% im Vergleich zur Strasse gegenüber dem Vorjahr halten können.

Alpenquerender Güterverkehr SBB Cargo

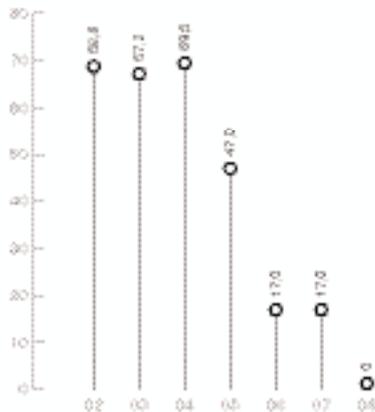
	2005	2004	Veränderung
Transportvolumen in Mio. t			
Wagenladungen	6,36	6,88	-7,5%
Unbegleiteter			
kombinierter Verkehr	9,60	11,53	-16,8%
Rollende Landstrasse	0,78	0,84	-6,7%
Total	16,74	19,25	-13,0%
Verkehrsleistung in Mio. tkm			
Wagenladungen	1904	1979	-3,8%
Unbegleiteter			
kombinierter Verkehr	5181	3925	32,0%
Rollende Landstrasse	259	252	2,9%
Total	7344	6156	19,3%

Geschäftsfeld Binnen: Einbruch im Wagenladungsverkehr.

Während sich der Wagenladungsverkehr im Import und im Export positiv entwickelte (+0,7% auf 979,4 Mio. Nettotonnenkilometer), ging der schweizerinterne Wagenladungsverkehr im Berichtsjahr um 8,8% auf 1,67 Mia. Nettotonnenkilometer zurück. Bei den Erträgen war SBB Cargo mit einer negativen Entwicklung konfrontiert. Die Gründe dafür liegen in der anhaltenden Preiserosion und einem gleichzeitigen Nachfragerückgang. Die durchschnittlichen Marktpreise im Wagenladungsverkehr Schweiz (Umsatz pro Nettotonnenkilometer) haben in den letzten Jahren laufend nachgegeben. Sie liegen heute 12% unter dem Niveau von 2002.

Entwicklung Bundesbeiträge für den Wagenladungsverkehr¹

Mio. CHF



¹ Anteil SBB Cargo.

Der Nachfragerückgang resultiert aus Optimierungsanstrengungen der Kunden in den wichtigen Branchen Bau, Handel und Logistik. Die Verluste betreffen Verkehre, die im bestehenden System günstig produzierbar und für SBB Cargo attraktiv waren. Dabei gingen auch substantielle Transportvolumen an die Strasse verloren.

Verschärfter Wettbewerb mit der Strasse. Im Wettbewerb zwischen Strasse und Schiene verschärfte sich der Konkurrenzdruck schneller als erwartet. Die Strasse erreichte mit der per 1. Januar 2005 wirksamen Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen massive Produktivitätsfortschritte, die durch die Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) nur ungenügend kompensiert wurden. Dies führte für den Schienenverkehr zu einem Konkurrenznachteil und damit für SBB Cargo zu einem schnell und stark wachsenden Druck auf die Kostenstruktur.

SBB Cargo konnte die negative Preisentwicklung und die Ertragseinbussen in der Vergangenheit zum Teil mit Produktivitätsfortschritten kompensieren oder mit den Subventionen des Bundes für den Wagenladungsverkehr auffangen. Diese sanken bis 2008 jedoch auf null. Damit verschwindet eine wichtige Kompensationsmöglichkeit für die fallenden Preise.

Kostensenkungsprogramm beschlossen.

SBB Cargo reagierte mit einem Kostensenkungsprogramm auf die unbefriedigende Geschäftsentwicklung. Das Unternehmen reduziert die Kosten in den nicht direkt operativen Bereichen (Projekt «Strukturkosten») und fokussiert das Bedienungsnetz im Wagenladungsverkehr Schweiz (WLV) flächendeckend auf die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft. 560 Stellen werden abgebaut. Der Abbau erfolgt ohne Entlassungen und grösstenteils bis Juni 2006. Um die Kostenstruktur zu verbessern, nimmt SBB Cargo auch eine Neupositionierung des Bereichs Service Rollmaterial vor. Insgesamt erwartet SBB Cargo von diesen und weiteren Massnahmen eine Ergebnisverbesserung von jährlich rund CHF 85 Mio. und eine konkurrenzfähige Kostenstruktur.

Bedienungsnetz für den Wagenladungsverkehr neu geflochten. Das neue Grundnetz im WLV basiert auf 323 täglich bedienten Zustellpunkten auf dem SBB-Netz. Dieses wird um über 170 flexible individuelle Kundenlösungen ausserhalb des Grundnetzes ergänzt. Mit dem neuen Konzept wird es möglich sein, täglich weiterhin rund 5150 Wagen auf der Schiene transportieren zu können. Das sind über 96% des heutigen Verkehrsvolumens im Wagenladungsverkehr.

Investitionen ins Rollmaterial.

SBB Cargo setzt die Erneuerung und Modernisierung der Fahrzeugflotte fort. Für CHF 38 Mio. beschafft das Unternehmen weitere 400 Schiebewandwagen vom Typ Hbbillns für die Branche Handel. Für CHF 16 Mio. ergänzt SBB Cargo die Flotte der Zweistromlokomotiven um weitere drei Re 484 von Bombardier. Insgesamt bewilligte SBB Cargo im Berichtsjahr Investitionen in Rollmaterial in der Höhe von CHF 73,1 Mio.

Ausgeliefert wurden im Berichtsjahr die im Jahr 2003 bestellten 30 Zweistromloks für den grenzüberschreitenden Güterverkehr Schweiz–Italien (18 Re 484 von Bombardier und 12 Re 474 von Siemens) sowie die letzten der bestellten 45 Rangierloks vom Typ Am 843 von Vossloh, darunter fünf für den Einsatz in Deutschland ausgerüstete Maschinen.

Kundenservice und Qualität:

Kundenzufriedenheit mit gegenläufigen Trends.

Die Kundenzufriedenheitsbefragung zeigt ein differenziertes Bild. Bei den Kunden des schweizerischen Binnenverkehrs ist die Zufriedenheit 2005 signifikant zurückgegangen. Sie erreichte einen gemittelten Durchschnittswert von 6,89 auf der Zehnerskala gegenüber 7,21 im Jahr 2004 und 7,32 im Jahr 2003. Das Restrukturierungsprojekt «Fokus» hat sich generell negativ auf die Kundenzufriedenheit ausgewirkt. Die Anlaufschwierigkeiten bei der Einführung des neuen Wagenmanagements führten zu einer Zunahme von Beschwerden. Ungenügende Wagenverfügbarkeit und fehlerhafte Berechnungen von Zusatzleistungen wie Wagenstandsgelder waren weitere Ursachen für den Rückgang. Mit einem umfangreichen Massnahmenprogramm «Kundenzufriedenheit plus» will SBB Cargo im Jahr 2006 die Schwachpunkte angehen und eine Trendwende erreichen.

Im internationalen Nord-Süd-Verkehr erreichte die Kundenzufriedenheit hingegen sehr gute 7,94 Punkte. In der im Jahr 2005 erstmals durchgeführten Befragung hoben die Kunden insbesondere die Betreuung durch den Verkauf hervor. Verbesserungspotenziale sehen sie bei den Informationssystemen.

Übersicht im Wagenpark. Am 2. Mai 2005 hat SBB Cargo das neue Wagenmanagement in die Praxis umgesetzt. Seine Güterwagen bewirtschaftet das Unternehmen seither EDV-gestützt und zentral. Verändert haben sich auch grundlegende Prozesse bei der Buchung und Bewirtschaftung der Güterwagen – sowohl für die Kunden als auch für die Mitarbeitenden.

Jeder vierte Güterwagen lärmarm. Im Jahr 2005 wurden rund 1200 Güterwagen mit leisen Bremsen umgerüstet. Zusammen mit den leiseren Güterwagen, die SBB Cargo in den letzten Jahren beschafft hat, sind nun 2664 Güterwagen oder 25 % der Güterwagenflotte lärmarm. Bis 2009 soll die Umrüstung abgeschlossen sein. Bei den Güterwagen, die von ausländischen Betreibern durch die Schweiz gefahren werden, besteht nach wie vor ein grosser Handlungsbedarf. Die SBB arbeitet deshalb eng mit dem Internationalen Eisenbahnverband UIC zusammen, um eine Umrüstung auf europäischer Ebene zu fördern.

Erneuerung Sicherheits- und ISO-Zertifikat. SBB Cargo hat beim Audit für die Erneuerung des ISO-Zertifikats SQS und bei der Sicherheitsüberprüfung BAV gut abgeschnitten. Das Zertifikat nach der ISO-Norm 9001:2000 wurde daher per 1. Januar 2006 erneuert.

Pünktlichkeit weiter steigern.

Pünktlichkeit Nord-Süd. Im internationalen Nord-Süd-Verkehr erreichte SBB Cargo im Jahr 2005 eine Pünktlichkeit von knapp 75 %. Drei Viertel aller Züge gelangten damit pünktlich oder mit maximal einer Stunde Verspätung an ihren Bestimmungsort (Terminal, Anschlussgleis). Erfasst sind die Züge für die fünf grössten Kunden im Nord-Süd-Verkehr (Hupac, RAlpin, ICF/TRW, Stinnes und ERS). In der zweiten Jahreshälfte war die Pünktlichkeit signifikant besser und erreichte 77 %. Im Jahr 2006 will SBB Cargo die Pünktlichkeit im Nord-Süd-Verkehr auf 85 % steigern.

Pünktlichkeit Schweiz. Die betriebliche Pünktlichkeit der Güterzüge im schweizerischen Binnenverkehr war auf hohem Niveau leicht rückläufig. 93,6 % der Güter-

züge waren pünktlich (Vorjahr 94,6%) und erreichten ihren Zielbahnhof mit einer Verspätung von maximal 30 Minuten. Trotz des dichteren Fahrplans von Bahn 2000 gelang es somit, die Pünktlichkeitsvorgabe von 90% erneut zu übertreffen. Bei den Cargo-Express- und den Postzügen verkehrten sogar 97,8% (Vorjahr 99%) aller Züge pünktlich.

Personal: Abbau in der Schweiz, Aufbau in Deutschland und Italien.

Der durchschnittliche Personalbestand von SBB Cargo ist gegenüber dem Vorjahr beinahe unverändert geblieben und betrug inklusive Tochterunternehmen 4872 Vollzeitstellen (Vorjahr 4869). Hingegen kam es zu Verschiebungen. In der Schweiz ging die Zahl der Stellen um 110 auf 4629 zurück. Im Gegensatz dazu erhöhte sich der durchschnittliche Personalbestand bei den Tochtergesellschaften in Deutschland (+66 Stellen) und Italien (+49 Stellen). Insgesamt verzeichnete der Personalaufwand im Berichtsjahr eine Zunahme von CHF 9,3 Mio. (ohne Restrukturierungskosten).

Erweiterte Berufsbilder bei SBB Cargo Italia. Am neuen Ausbildungszentrum Gallarate haben sechs Lehrgänge für Lokführerinnen und Lokführer, Visiteure und Zugsbildner («formatore treno») stattgefunden. Von über 200 Absolventinnen und Absolventen können inzwischen rund 70 in zwei dieser drei Funktionen eingesetzt werden. Am Ausbildungszentrum haben zudem mehr als 50 Schweizer Mitarbeitende das italienische Berufszertifikat für den grenzüberschreitenden Verkehr erworben. Seit Ende 2005 sind auch alle administrativen Voraussetzungen erfüllt, so dass am 11. Dezember die ersten Lokführer grenzüberschreitend von Bellinzona nach Gallarate und zurück fahren konnten.

Stellenabbau. Das Projekt «Strukturkosten» führt zu einer Reduktion von 230 Stellen. Stark betroffen sind die Standorte Basel (Zentrale) und Fribourg (Kunden Service Center). Die betroffenen Mitarbeitenden wurden bis Mitte November orientiert, der Abbau erfolgt mehrheitlich per 1. Februar 2006.

Im internationalen Nord-Süd-Verkehr erreichte SBB Cargo im Jahr 2005 eine Pünktlichkeit von knapp 75%. Drei Viertel aller Züge gelangten damit pünktlich oder mit maximal einer Stunde Verspätung an ihren Bestimmungsort (Terminal, Anschlussgleis). Erfasst sind die Züge für die fünf grössten Kunden im Nord-Süd-Verkehr (Hupac, RAAlpin, ICF/TRW, Stinnes und ERS).

Ausblick 2006.

Herausforderungen im Jahr 2006 sind die Umsetzung der beschlossenen Restrukturierungsprogramme (Senkung Strukturkosten, Fokussierung Wagenladungsverkehr). In der ersten Jahreshälfte werden ausserdem die Weichen für die künftige Positionierung des Rollmaterialunterhalts gestellt.

Ziel ist, das neu konzipierte Netz im Wagenladungsverkehr wirtschaftlich zu betreiben und weiterzuentwickeln. Auf der Basis dieses flächendeckenden Netzes für die Schweizer Wirtschaft will SBB Cargo im Binnenverkehr mit einer Marktoffensive zusätzliche Aufträge gewinnen und profitabel wachsen.

Im Nord-Süd-Verkehr wird der Wettbewerb weiter an Dynamik gewinnen. SBB Cargo intensiviert seine Marktoffensive in Deutschland und Italien. Einen Schwerpunkt bildet die Gewinnung weiterer Kundenbranchen, zusätzlich zu den Aufträgen für die Stahlindustrie, für die Mineralölindustrie sowie im kombinierten Verkehr. Dazu baut SBB Cargo ihre Umschlag- und Kundenplattformen in Deutschland und Italien weiter aus.

Jahreschronik 2005.

März

31. März — Für die Saarstahl AG transportiert SBB Cargo flüssiges Eisen von den Hochöfen in Dillingen zum rund zwanzig Kilometer entfernten Stahlwerk in Völklingen. Das 1400 Grad heisse Roheisen lässt sich nicht lagern, sondern muss sofort transportiert werden und auf wenige Minuten genau ankommen.

April

6. April — SBB Cargo Deutschland und SBB Cargo Italia, beides Tochtergesellschaften von SBB Cargo, haben sich für das vereinfachte Zollverfahren qualifiziert. Damit verringert sich der administrative Aufwand beim Grenzübertritt auf ein Minimum.

7. April — Als erste Bahn fährt SBB Cargo in Luino ohne Lokomotivwechsel und die damit verbundenen Rangiermanöver direkt von Bellinzona nach Gallarate durch. Zum Einsatz kommen die 18 frisch ausgelieferten Zweistromlokomotiven vom Typ Re 484 von Bombardier.

Mai

2. Mai — SBB Cargo führt europaweit ein neues System für die Disposition und Steuerung ihrer rund 11 000 Güterwagen – das neue Wagenmanagementsystem – ein. Damit sind Informationen aller Wagen zentral und rund um die Uhr abrufbar. Kunden erhalten neu eine Buchungsbestätigung.

2. Mai — Die ThyssenKrupp Stahl AG setzt bei ihren Stahltransporten von Deutschland nach Italien auf SBB Cargo. Wöchentlich transportiert das Unternehmen drei Ganzzüge aus dem Raum Duisburg nach Desio.

Juni

9. Juni — In Gallarate wird das Schulungszentrum eingeweiht, in dem SBB Cargo Italia seine Lokomotivführer selber ausbildet.

August

5. August — SBB Cargo erhält von Siemens Schweiz zwölf Mehrsystemlokomotiven des Typs Re 474 für den grenzüberschreitenden Einsatz zwischen der Schweiz und Italien. Von einer Option auf sechs weitere Lokomotiven tritt SBB Cargo wegen zu grosser Lieferverzögerung zurück.

22. August — Anhaltender Regen führt zu grossen Überschwemmungen, Erdbeben und Bergstürzen in der ganzen Schweiz. Am stärksten betroffen sind die Zentralschweiz und das Berner Oberland. Der öffentliche Verkehr ist massiv beeinträchtigt. Viele Strecken sind tagelang gesperrt, bis sie wieder in Betrieb genommen werden können, so auch die Gotthardlinie. Andere Strecken bleiben für Monate unterbrochen, unter anderem die Zufahrt der Zentralbahn nach Engelberg. Die SBB verzeichnet mit CHF 84 Mio. einen der grössten Schadenfälle in ihrer Geschichte. SBB Cargo erleidet einen Umsatzverlust von CHF 7 Mio.

30. August — Die SBB informiert über die Ergebnisse des ersten Halbjahres 2005: Trotz einer deutlichen Steigerung der Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr fällt das Gesamtergebnis auf CHF –36,6 Mio. Besonders betroffen ist SBB Cargo, die eine starke Ertrags einbusse verzeichnet und in der Verlustzone verbleibt. Sie kündigt eine Neustrukturierung des Wagenladungsverkehrs in der Schweiz an und bereitet Kostensenkungsprogramme bei den zentralen Bereichen und im Rollmaterialunterhalt vor.

Oktober

28. Oktober — SBB Cargo gibt bekannt, dass sie ihr Bedienungsnetz im Wagenladungsverkehr Schweiz flächendeckend auf die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft fokussiert. Das künftige Netz umfasst 323 regelmässig bediente Zustellpunkte (Grundnetz) sowie 170 so genannte Kundenlösungen, das heisst flexible Bedienungskonzepte ausserhalb des Grundnetzes. Hinzu kommen Zustellpunkte auf den Privatbahnnetzen. Die konkrete Detailplanung in Zusammenarbeit mit den Kunden dauert bis Ende Februar 2006. 560 Stellen bei SBB Cargo und 60 bei SBB Infrastruktur sollen abgebaut werden.

November

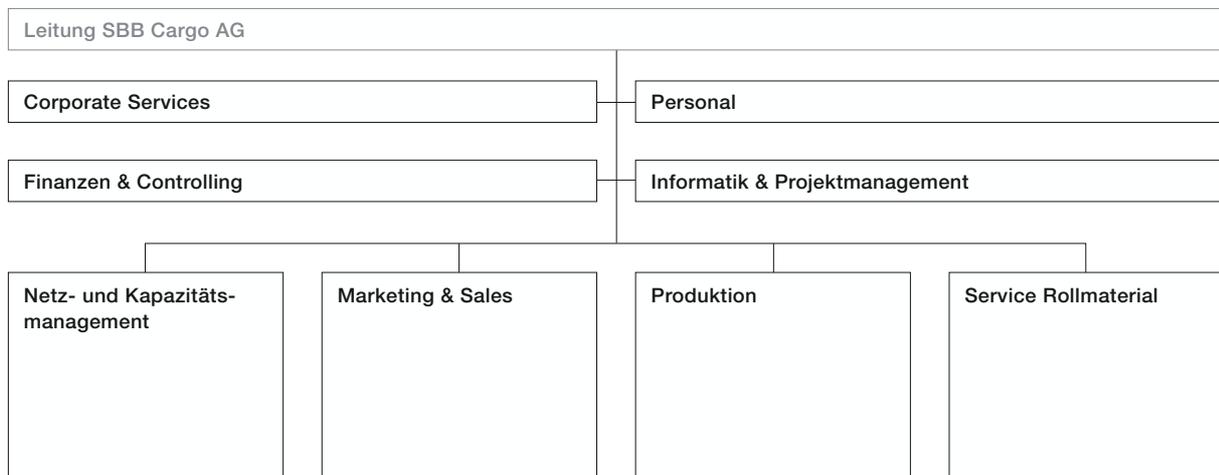
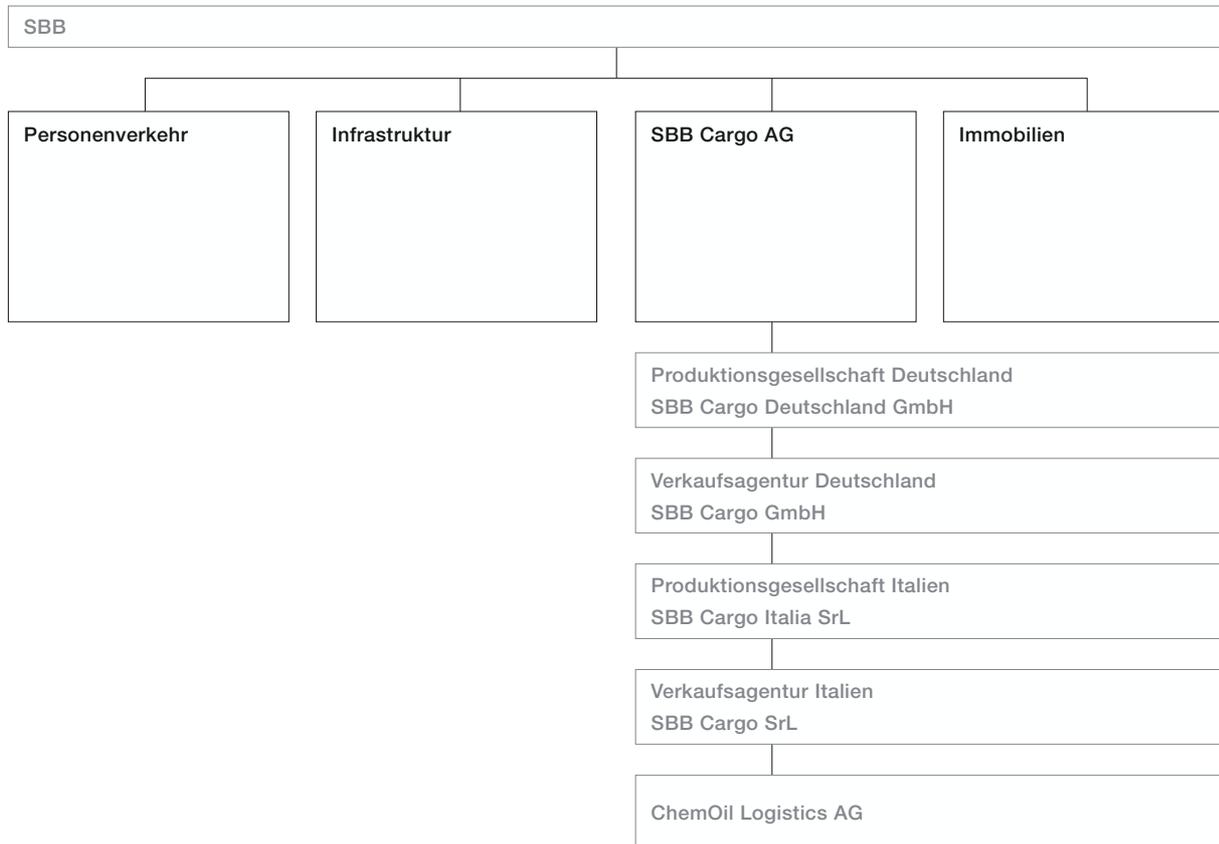
2. November — In Duisburg wird der neue Geschäftssitz von SBB Cargo Deutschland, einer Tochterfirma von SBB Cargo, offiziell eingeweiht. Innert drei Jahren ist SBB Cargo Deutschland zu einer der grössten Privatbahnen in Deutschland avanciert.

Dezember

12. Dezember — Im Auftrag von ERS Railways fährt SBB Cargo Containerzüge in eigener Verantwortung und mit eigenen Lokomotiven von Basel nach Melzo und Padua und zurück.

12. Dezember — SBB Cargo bedient ihre Kunden im grenznahen Bereich von Weil am Rhein (D), mit einem eigenen Rangierteam.

Organigramme.



Geschäftsleitung SBB Cargo AG.



[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]



[7]



[8]



[9]

[1] Daniel Nordmann (1955, CH)

Leiter SBB Cargo, Executive MBA HSG in Logistikmanagement und 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 Netz- und Kapazitätsmanagement, lic. iur. Rechtsanwalt. Bei SBB Cargo seit 2001, zuerst als Leiter Rechtsdienst und Leiter Business Development, dann Leiter Corporate Services.

[9] Jürgen Mues (1963, D)

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

Segmentinformation Güterverkehr SBB.

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

Mio. CHF	Güterverkehr	
	2005	2004
Betriebsertrag		
Verkehrserträge ¹	991,2	1 102,7
Abgeltungen	11,1	13,0
Mieterträge Liegenschaften	3,6	3,2
Nebenerträge	166,3	131,0
Übrige Erträge	5,9	8,9
Eigenleistungen	64,3	67,4
Ertragsminderungen	-16,0	7,6
Total Betriebsertrag	1 226,5	1 333,9
Betriebsaufwand		
Materialaufwand	-122,3	-124,2
Personalaufwand ³	-618,4	-536,5
Sonstiger Betriebsaufwand ²	-537,4	-578,5
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	-88,6	-77,5
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	-7,3	-1,5
Umlage Zentralbereiche	-18,9	-19,5
Total Betriebsaufwand	-1 392,9	-1 337,7
Betriebsergebnis	-166,4	-3,8
Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen	8,0	2,4
EBIT	-158,4	-1,4
Finanzertrag	7,8	5,9
Finanzaufwand	-12,2	-2,2
Umlage Zentralbereiche	-1,9	-5,2
Gewinn/Verlust vor Steuern und Ausgleichszahlungen	-164,7	-2,9
Steuern	-1,1	-0,5
Minderheitsanteile	0,0	0,6
Konzernverlust/-gewinn	-165,7	-2,8
¹ davon Infrastrukturbenützung	0,0	0,0
² davon Trassengebühren	-180,1	-144,0

³ Inkl. CHF 94,0 Mio. (Vorjahr 150,0 Mio.) Zuweisung Rückstellung FER 16.

Segmentinformation Güterverkehr SBB. Bilanz.

Aktiven

Mio. CHF	Güterverkehr	
	31.12. 2005	31.12. 2004
Umlaufvermögen		
Flüssige Mittel	96,4	26,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	204,3	290,7
Andere Forderungen	76,9	174,1
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	56,9	39,5
Aktive Rechnungsabgrenzungen	51,7	56,0
Total Umlaufvermögen	486,2	586,7
Anlagevermögen		
Finanzanlagen	12,8	12,2
Sachanlagen	829,7	605,6
Anlagen im Bau	62,9	261,6
Immaterielle Anlagen	14,1	21,0
Total Anlagevermögen	919,5	900,4
Total Aktiven	1 405,7	1 487,1

Passiven

Mio. CHF	Güterverkehr	
	31.12. 2005	31.12. 2004
Fremdkapital		
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	175,0	269,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	123,5	149,4
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	72,3	23,3
Passive Rechnungsabgrenzungen	92,0	115,3
Kurzfristige Rückstellungen	116,0	42,7
Total kurzfristiges Fremdkapital	578,9	600,3
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	0,4	0,5
Andere langfristige Verbindlichkeiten	240,6	146,7
Langfristige Rückstellungen	27,6	15,9
Total langfristiges Fremdkapital	268,7	163,0
Total Fremdkapital	847,5	763,3
Eigenkapital		
Gesellschaftskapital	723,0	723,0
Kapitalreserven	2,2	2,2
Gewinnreserven	-1,3	1,4
Konzernverlust/-gewinn	-165,7	-2,8
Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile	558,2	723,8
Total Eigenkapital	558,2	723,8
Total Passiven	1 405,7	1 487,1

Beteiligungsverzeichnis Güterverkehr SBB.

Firmenname		Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB		
				% 31.12.2005	% 31.12.2004	
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Basel	CHF	723,00	723,00	100,00	100,00	V
SBB Cargo Italia Srl, Gallarate	EUR	13,00	13,00	100,00	100,00	V
SBB Cargo Srl, Gallarate	EUR	0,05	0,05	100,00	100,00	V
SBB Cargo GmbH, Duisburg	EUR	0,25	0,25	100,00	100,00	V
ChemOil Logistics AG, Basel	CHF	1,00	1,00	100,00	100,00	V
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	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

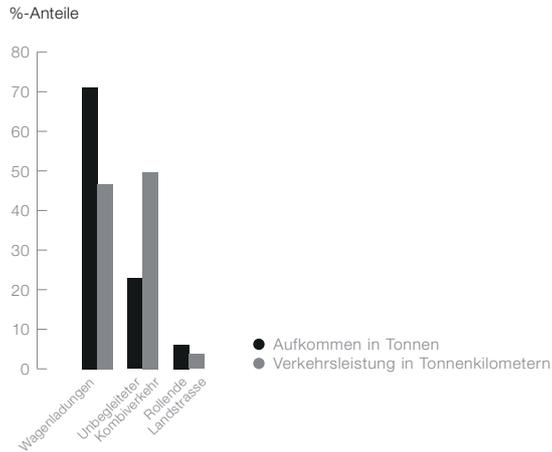
Erfassung

V = Voll konsolidiert

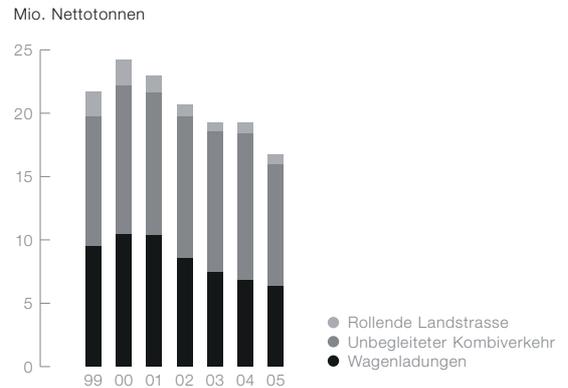
E = Mittels Equity-Methode erfasst

Kennzahlen SBB Cargo.

Struktur des Güterverkehrs



Alpenquerender Verkehr SBB Cargo

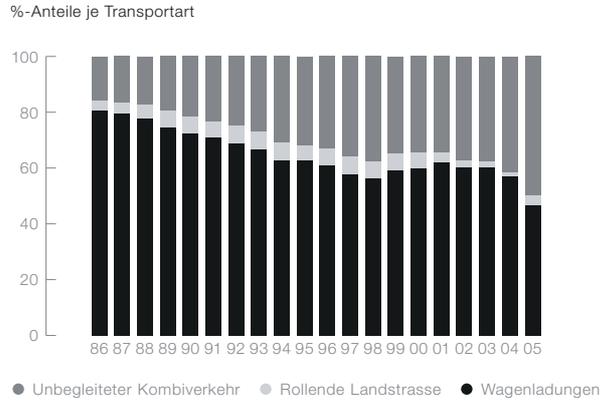


Alpenquerender Verkehr SBB Cargo

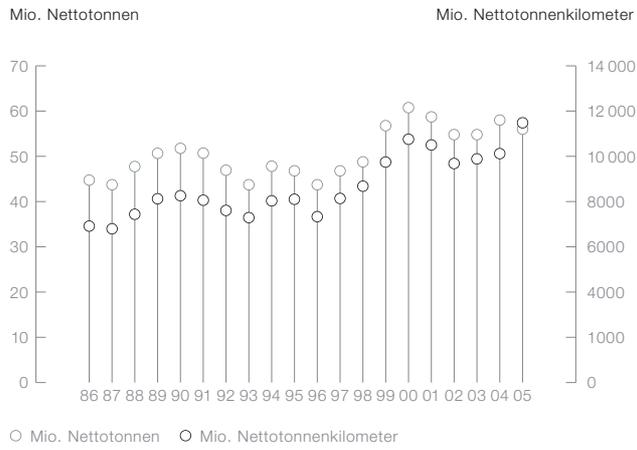
Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr durch die Alpen in Mio. Nettotonnen

		2003	2004	2005	05-04 ± %
Gotthard	Mio. t	17,21	17,47	14,63	-16,3
Wagenladungen		5,62	5,42	5,01	-7,6
Unbegleiteter Kombiverkehr		10,88	11,22	8,84	-21,2
Rollende Landstrasse		0,70	0,84	0,78	-6,7
Simplon		2,04	1,77	2,11	19,1
Wagenladungen		1,86	1,46	1,36	-7,0
Unbegleiteter Kombiverkehr		0,18	0,32	0,76	138,8
Total		19,25	19,25	16,74	-13,0
Wagenladungen		7,48	6,88	6,36	-7,5
Unbegleiteter Kombiverkehr		11,07	11,53	9,60	-16,8
Rollende Landstrasse		0,70	0,84	0,78	-6,7

Entwicklung der Güterverkehrsleistung



Güterverkehrsaufkommen und -leistung



Verkehrsleistung und -aufkommen

		2003	2004	2005	05-04 ± %
Verkehrsaufkommen	Mio. t	54,78	57,92	56,15	-3,1
Geschäftsfeld Binnen		1	35,96	31,69	-11,9
– Binnen Wagenladungen		1	16,79	14,35	-14,5
– Binnen Ganzzüge		1	8,58	6,97	-18,8
– Binnen Kombi		1	1,35	1,67	23,7
– Import Wagenladungen		1	5,09	4,72	-7,3
– Import Wagenladungen Kombi		1	1,26	1,22	-3,2
– Export Wagenladungen		1	2,09	2,05	-1,9
– Export Wagenladungen Kombi		1	0,80	0,71	-11,3
Geschäftsfeld Nord-Süd		1	21,96	24,46	11,4
– Transit Wagenladungen/Ganzzüge		1	5,15	4,36	-15,3
– Transit Kombi		1	11,23	11,79	5,0
– Import Ganzzüge		1	4,48	4,44	-0,9
– Import Ganzzüge Kombi		1	0,19	0,27	42,1
– Export Ganzzüge		1	0,46	0,46	–
– Export Ganzzüge Kombi		1	0,45	0,55	22,2
– Binnenverkehr im Ausland		–	–	2,59	–
Beladene Wagen	Anzahl in 1000	1 968	2 034	1 794	-11,8
Verkehrsleistung	Mio. tkm	9 936	10 122	11 482	13,4
Geschäftsfeld Binnen		1	3 965	3 891	-1,9
– Binnen Wagenladungen		1	1 834	1 672	-8,8
– Binnen Ganzzüge		1	622	544	-12,6
– Binnen Kombi		1	265	340	28,5
– Import Wagenladungen		1	635	628	-1,2
– Import Wagenladungen Kombi		1	159	242	52,2
– Export Wagenladungen		1	338	352	4,2
– Export Wagenladungen Kombi		1	113	114	0,7
Geschäftsfeld Nord-Süd		1	6 156	7 592	23,3
– Transit Wagenladungen/Ganzzüge		1	1 526	1 405	-7,9
– Transit Kombi		1	3 813	5 330	39,8
– Import Ganzzüge		1	663	654	-1,4
– Import Ganzzüge Kombi		1	10	25	163,2
– Export Ganzzüge		1	74	92	24,7
– Export Ganzzüge Kombi		1	71	86	21,6
SBB Cargo AG (Schweiz)		9 285	9 315	8 571	-8,0
SBB Cargo Deutschland GmbH		605	697	2 304	230,8
SBB Cargo Italia Srl		46	110	608	452,2

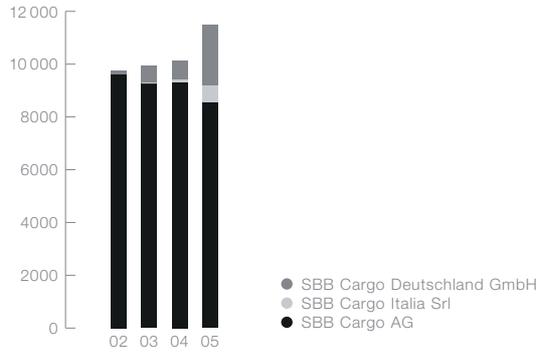
Betriebsleistung

		2003	2004	2005	05-04 ± %
Laufleistungen Züge	Mio. km	26,7	28,1	28,3	0,6
– Wagenladungsverkehr		20,1	20,3	18,8	-7,8
– Kombiverkehr		6,6	7,8	9,5	22,5

1 Ab 2004 neue Gliederung, mit Vorjahren nur im Total vergleichbar.

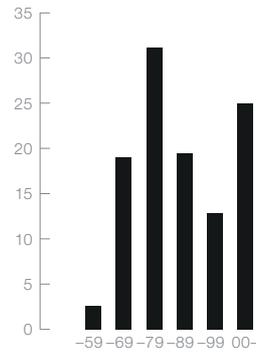
Verkehrsleistung nach Ländern

Mio. Tonnenkilometer



Altersstruktur der Güterwagen

%-Anteile nach Baujahren



Verkehrsleistung von europäischen UIC-Mitgliedsbahnen

	Mio. Nettotonnenkilometer	2005	2004	Veränderung in %
B Cargo		8 130	7 691	5.7
DB AG – Railion 1		83 111	77 620	7.1
Rail Cargo Austria		18 012	19 027	-5.3
SBB Cargo AG		11 482	10 122	13.4
SNCF		40 697	45 121	-9.8
Trenitalia Cargo		20 118	21 047	-4.4

Quelle: UIC, Jahresstatistik

Bestände

		2003	2004	2005	05-04 ± %
Personal					
Total (konsolidiert)	Anzahl ¹	4 898	4 869	4 872	0,1
SBB Cargo AG²		4 851	4 739	4 629	-2,3
Zentrale		149	173	212	22,5
Verkauf		446	338	349	3,3
Produktion		3 161	3 100	3 062	-1,2
– Streckenlokomotivpersonal		916	838	811	-3,2
– Rangierlokomotivpersonal		215	154	133	-13,6
Unterhalt (Rollmaterial)		979	935	930	-0,5
Andere		116	193	76	-60,6
Tochtergesellschaften		47	130	243	86,9
Fahrzeuge, Stand 31.12.					
Triebfahrzeuge					
		2003	2004	2005	Leistung kW/Fz
Streckenlokomotiven		463	447	449	5 331
– mit Diesel-Antrieb			3	3	2 240
– auslandtauglich		57	70	94	5 332
Rangierlokomotiven		128	141	130	817
– mit Diesel-Antrieb		74	93	91	981
Rangiertraktoren		185	160	144	318
– mit Diesel-Antrieb		86	73	138	318
Güterwagen					
Eigene					
		2003	2004	2005	Tragkraft t/Wagen
– 4-achsig		4 709	4 589	4 253	70,82
– offene Wagen		2 745	2 618	2 338	54,35
– gedeckte Wagen		4 204	3 886	3 893	27,24
– flache Wagen, 2-achsig		1 114	1 010	881	30,34
– flache Wagen, 4-achsig		2 328	2 295	2 399	69,91
– Schiebe- und Klappdachwagen		1 399	1 127	941	34,32
– Sonderwagen		381	379	317	33,36
Privatgüterwagen im SBB-Park		7 139	7 458	7 372	60,65
Lärm					
Lärmarme SBB-Güterwagen	Anzahl	534	1016	2664	04-03 ± %
– Anteil an Gesamtbestand	%	4,4	9,2	24,7	95,9
					167,6

1 Personal im Jahresmittel in Vollzeitbeschäftigten.

2 SBB Cargo AG, einschliesslich Geschäftsbereich Service Rollmaterial.



[1]



[2]



[3]



[4]

[1]

Für die Baudirektion Kanton Zürich bringt SBB Cargo Ausbruchmaterial ins Rafzerfeld – hier auf der Brücke von Eglisau. Bei SBB Cargo waren letztes Jahr 93,6 % der Güterzüge in der Schweiz pünktlich und erreichten ihren Zielbahnhof mit einer Verspätung von maximal 30 Minuten.

[2]

Für die Holcim AG führt SBB Cargo wöchentlich einen Zementzug von Siggenthal nach Bodio – hier auf der Gotthardrampe. Der Wagenladungsverkehr innerhalb der Schweiz ging 2005 zurück. Kunden der Branchen Bau, Handel und Logistik haben weniger Transportleistungen nachgefragt. Der Wagenladungsverkehr im Import und im Export entwickelte sich hingegen positiv.

[3]

Für ERS Railways, dem Bahnunternehmen der Seefrachtunternehmen Maersk Sealand und P&O Nedlloyd, bedient SBB Cargo in Italien seit Fahrplanwechsel vom Dezember 2005 die Destinationen Melzo nahe Mailand und Padua in der Nähe von Venedig (Bild). SBB Cargo ist die einzige der grossen früheren Staatsbahnen, die auf dem heute liberalisierten europäischen Markt markant Transporte hinzugewonnen hat.

[4]

Für die ThyssenKrupp Stahl AG – hier das Werk in Bochum – fährt SBB Cargo jede Woche drei Ganzzüge mit gerolltem Flachstahl, so genannten Coils, aus dem Raum Duisburg nach der norditalienischen Umschlagplattform Desio. Verlader aus der Stahlbranche nutzen zunehmend die durchgehenden Züge zwischen Deutschland und Italien.

Der Auszug aus dem Geschäftsbericht 2005 der SBB liegt in deutscher, französischer, italienischer und englischer Sprache vor und ist auf der Website 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

Hansjörg Egger, Uster
Franz Rindlisbacher, Zürich

Druck

Gassmann W. AG, Biel

SBB Cargo AG
Kommunikation
Elsässertor
Centralbahnstrasse 4
4065 Basel
Schweiz
www.sbbcargo.com