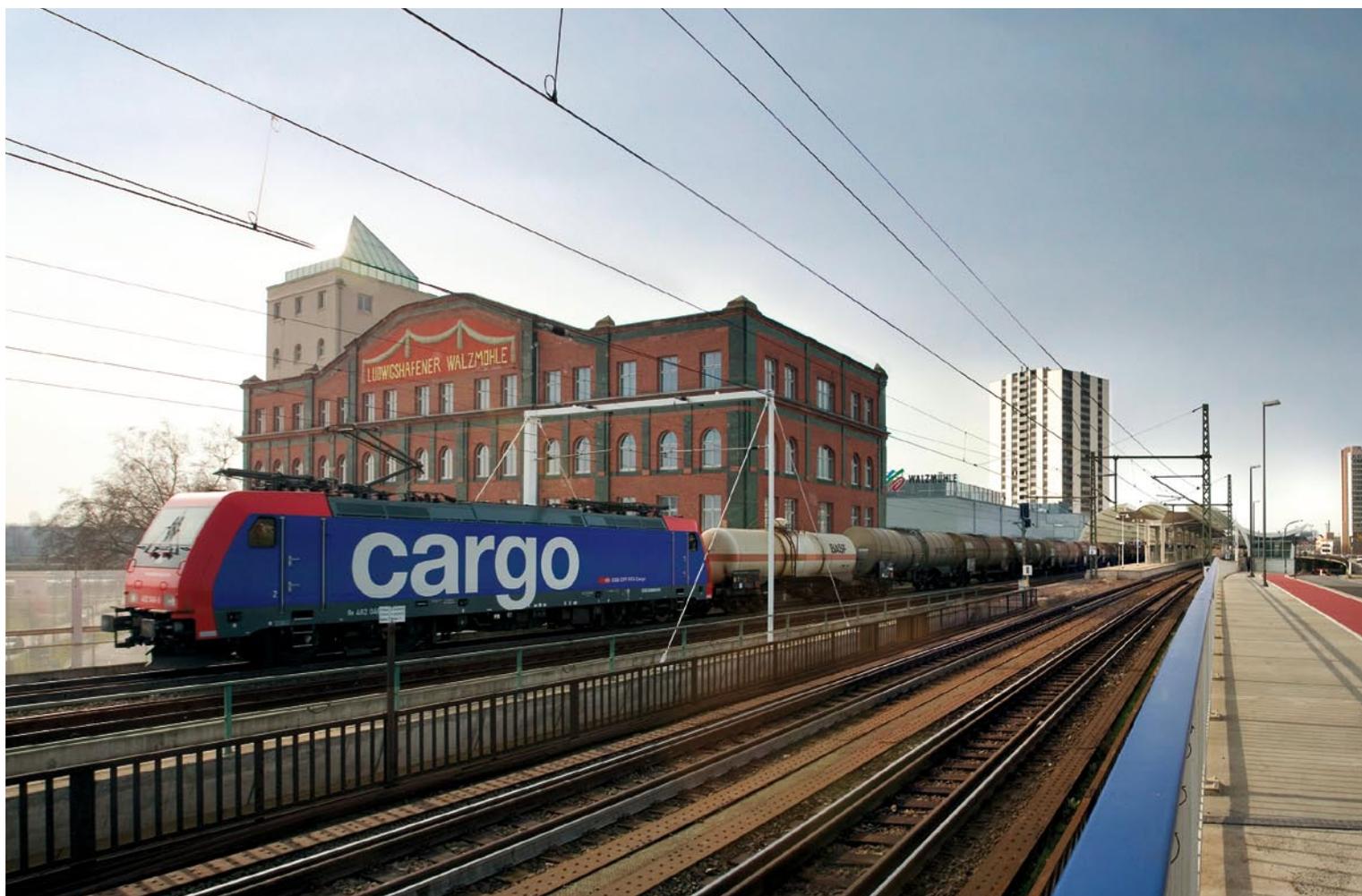


SBB Cargo im Jahr 2006.



Auszug aus dem Geschäftsbericht der SBB.

Inhalt.

Vorwort	
Wieder gut unterwegs, dennoch bleibt viel zu tun	8
SBB Cargo im Jahr 2006	
Erstmals mehr als 12 Mia. Nettotonnenkilometer	10
Jahreschronik 2006	16
Organigramme	18
Finanzzahlen	20
Kennzahlen	22



 **VTC**

VTG AG, Hamburg
Fax +49 40 2356-2330
www.vtg-rail.com

ACETON
33
1090

33
1090

33 RIV
81 08B

783 9 046-8 P
LINZ-STÄHLWERKE



V
ZUG

Marketing
Kundendienst
Ersatzteile

←

←

←

←

←

←

←

←

←

←

←

←

←

←

←

←

←





Wieder gut unterwegs, dennoch bleibt viel zu tun.

SBB Cargo stoppte im Jahr 2006 die negative Entwicklung und ist wieder gut unterwegs. Die Produktionsleistung, die Produktivität, die Kundenzufriedenheit, die Pünktlichkeit und das finanzielle Ergebnis haben sich gegenüber dem Vorjahr verbessert. Bei der Verkehrsleistung erzielte das Unternehmen einen neuen Rekord: Erstmals in der Unternehmensgeschichte wurde die Grenze von 12 Milliarden Nettotonnenkilometern überschritten. Alle bedeutenden Bereiche haben dazu beigetragen.

Die Entwicklung in der Logistikbranche, vermehrt Container für den Transport einzusetzen, die anhaltend hohe Nachfrage nach Stahltransporten auf der Schiene und die gute Konjunktur vor allem im letzten Quartal prägten das Umfeld von SBB Cargo im Jahr 2006. Die markanten Meilensteine im Berichtsjahr waren der Ausbau internationaler Angebote, die konsequente Umsetzung des Kostensenkungsprogramms sowie die Umsetzung der ersten Schritte bei der Neupositionierung des Bereichs Instandhaltung (vormals Service Rollmaterial).

In Deutschland und in Italien erweiterte SBB Cargo das internationale Angebot stark. Die Verkehrsleistung konnte mit 29,5% in Deutschland und mit 16,8% in Italien deutlich gesteigert werden. Erstmals erbrachte SBB Cargo mehr als 30% der Transportleistung ausserhalb der Schweiz. In der Schweiz steigerte SBB Cargo die Verkehrsleistung um 6,5% trotz Fokussierung des Zustellnetzes im Wagenladungsverkehr. Den Betriebsaufwand reduzierte SBB Cargo durch die konsequente Umsetzung des Kostensenkungsprogramms. Damit stieg die Produktivität.

Die Produktivitätssteigerung führte zu einem deutlich besseren Ergebnis als im Vorjahr. Der ausgewiesene Verlust beträgt CHF -37,3 Mio. gegenüber CHF -165,7 Mio. im Jahr 2005. Damals war das Ergebnis allerdings mit Restrukturierungsrückstellungen von CHF 110 Mio.

belastet gewesen. Im Berichtsjahr entrichtete der Bund CHF 27 Mio. weniger Subventionsleistungen.

Die Neupositionierung des Bereichs Instandhaltung wurde weiter umgesetzt. SBB Cargo suchte im Berichtsjahr einen starken Industriepartner für das Industrierwerk Biel. Die Suche konnte im Februar 2007 mit der Unterzeichnung einer Vereinbarung zur Gründung eines neuen Unternehmens mit der Alstom Schienenfahrzeuge AG abgeschlossen werden. Des Weiteren leitete SBB Cargo erste Schritte ein, damit das Industrierwerk Bellinzona gestärkt zum konkurrenzfähigen Kompetenzzentrum für den Unterhalt von Elektrolokomotiven und Güterwagen werden kann.

Die Kunden in Deutschland und in Italien waren erneut auf hohem Niveau zufrieden mit SBB Cargo. Die Zufriedenheit der Kunden in der Schweiz stieg trotz weitreichender Reorganisationen im Schweizer Zustellnetz signifikant. SBB Cargo legte bei gesteigerter Verkehrsleistung auch bei der Pünktlichkeit auf hohem Niveau weiter zu.

Auch wenn SBB Cargo sich vielerorts verbessern konnte: Es bleibt noch viel zu tun. Die verstärkte Ausrichtung auf die Kunden muss umgesetzt werden. Es gilt, die Kosten weiter zu senken. Und entscheidend: Auch im Jahr 2007 will SBB Cargo nochmals wachsen.



Andreas Meyer
Präsident des Verwaltungsrates



Daniel Nordmann
Delegierter des Verwaltungsrates

Güterverkehr: erstmals mehr als 12 Mia. Nettotonnenkilometer.

SBB Cargo konnte 2006 die negative Entwicklung des Vorjahres stoppen und die Produktivität markant erhöhen. Das Unternehmen übertraf mit einer Transportleistung von 12,34 Mia. Nettotonnenkilometern erstmals die 12-Mia.-Grenze (+7,5 %). Dazu beigetragen haben der Ausbau in Deutschland und Italien, der Containerboom im internationalen Güterverkehr, die anhaltend hohe Nachfrage nach Stahltransporten in Europa sowie die positive Entwicklung der Konjunktur vor allem im letzten Quartal. In der Schweiz nahm die Verkehrsleistung um 6,5 % zu, obschon das Bediennetz auf 323 Zustellpunkte fokussiert wurde.

SBB Cargo steigerte den Verkehrsertrag um 1,5 % auf CHF 1005,9 Mio. (Vorjahr: CHF 991,2 Mio.). Durch die konsequente Umsetzung eines Kostensenkungsprogramms – Senkung der Strukturkosten und Fokussierung des Bediennetzes im Wagenladungsverkehr Schweiz – senkte SBB Cargo den Betriebsaufwand. Gleichzeitig wurde die Verkehrsleistung erhöht. Diese Produktivitätssteigerung führte zu einem deutlich besseren Ergebnis. Der ausgewiesene Verlust beträgt CHF –37,3 Mio. gegenüber CHF –165,7 Mio. im Vorjahr. Damals war das Ergebnis allerdings mit Restrukturierungsrückstellungen von CHF 110 Mio. belastet gewesen. Der Bund entrichtete im Berichtsjahr CHF 27 Mio. weniger Trassenpreissubventionen für den Schweizer Binnenverkehr.

Die Deutsche Bahn beendete einseitig und kurzfristig auf April 2006 die Zusammenarbeit mit SBB Cargo im so genannten Kooperationsverkehr, womit bisherige Verkehrsleistungen von SBB Cargo für an der Grenze übernommene DB-Verkehre in der Schweiz entfielen. Die dadurch entstandenen Verluste konnten mit Erträgen aus neu akquirierten Transportaufträgen teilweise kompensiert werden.

Noch bessere Ausrichtung auf Kunden. SBB Cargo beschloss, sich auf Anfang 2007 noch besser an den Kunden zu orientieren und die Organisation zu gliedern in die Geschäftsbereiche «Schweiz», «International» und «Instandhaltung» (vormals Service Rollmaterial).

Deutschland und Italien: internationales Angebot ausgebaut.

SBB Cargo konnte in Deutschland und in Italien erneut wachsen. In Deutschland steigerte das Unternehmen die Verkehrsleistung um 29,5 % und in Italien um 16,8 %. Erstmals in der Unternehmensgeschichte wurden im Berichtsjahr 30 % der Transportleistung ausserhalb der Schweiz erbracht. Insgesamt wuchs die Verkehrsleistung im internationalen Nord-Süd-Geschäft um 8,0 % auf 8,2 Mia. Nettotonnenkilometer (Vorjahr: 7,59 Mia. Nettotonnenkilometer). Der Umsatz stieg um 2,4 %. Insgesamt verkehrten Ende 2006 in Deutschland wöchentlich 410 Züge (Vorjahr: 360 Züge). In Italien waren es 380 Züge pro Woche (Vorjahr: 260 Züge).

Verkehrsleistung SBB Cargo nach Ländergesellschaften

Nettotonnenkilometer in Mio.	2006	2005	Veränderung
SBB Cargo AG (Schweiz)	8 439,5	8 570,6	–1,5%
SBB Cargo			
Deutschland GmbH	2 983,4	2 303,8	29,5%
SBB Cargo Italia S.r.l.	710,4	608,0	16,8%
Einkauf bei Dritten	211,1	264,1	–20,1%
Total	12 344,4	11 482,4	7,5%

Das Unternehmen baute im Berichtsjahr das internationale Angebot im Wagenladungsverkehr und beim Gütertransport von und zu Produktionsstandorten der Kunden ohne Gleisanschluss (Haus-Haus-Verkehr) stark aus. Ab Mai 2006 wurden weitere Wirtschaftsräume an

Güterverkehr: das Wichtigste in einem Zug.

- Nie war die Transportleistung von SBB Cargo höher: 12,34 Mia. Nettotonnenkilometer (+7,5%).
- In Deutschland stieg die Verkehrsleistung um 29,5%, in Italien um 16,8%.
- In der Schweiz nahm die Verkehrsleistung um 6,5% zu.
- SBB Cargo wies 2006 einen Verlust von CHF –37,3 Mio. aus.

Güterverkehr: strategische Ziele.

- Konsequente Umsetzung der eingeschlagenen Transitstrategie im internationalen Nord-Süd-Verkehr.
- Flächendeckendes Angebot im Rahmen eines eigenwirtschaftlichen Betriebs im Markt Schweiz. Produktivitätssteigerung und moderates Wachstum.
- Erwirtschaftung eines ausgeglichenen Ergebnisses.

Güterverkehr SBB Cargo im Überblick¹

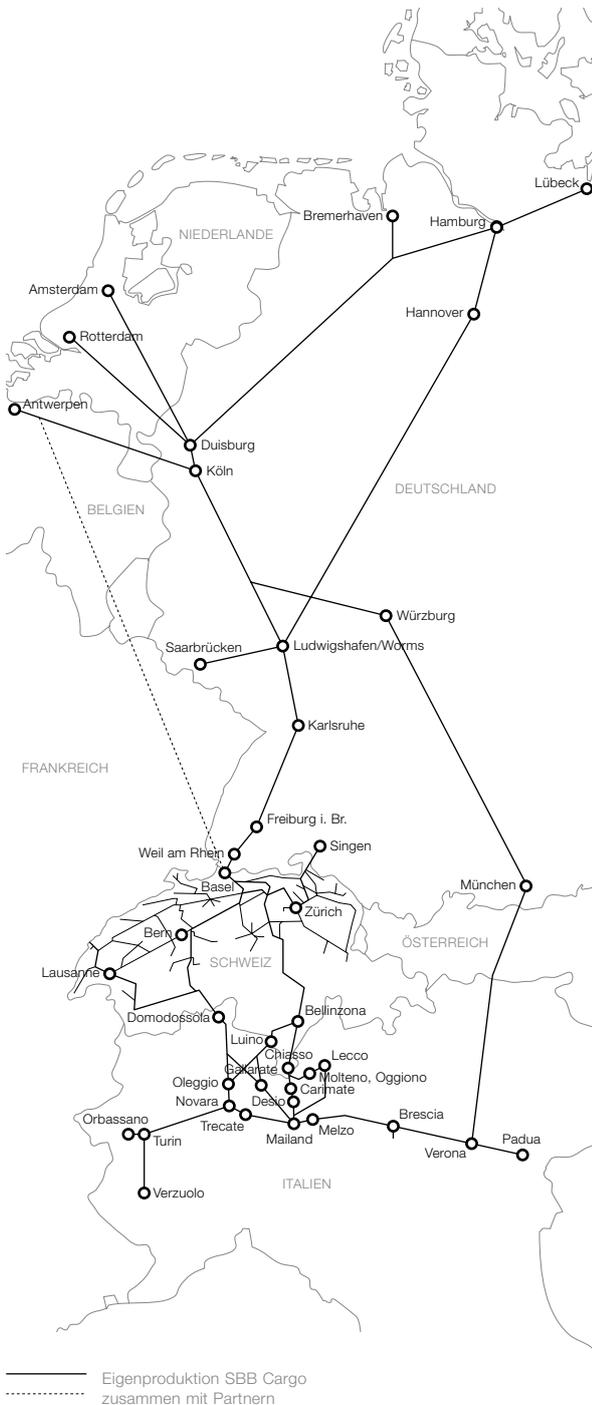
Geldwerte in Mio. CHF	2006	2005	2004
Betriebsertrag	1 228,5	1 226,5	1 333,9
<i>davon Verkehrsertrag</i>	1 005,9	991,2	1 102,7
Betriebsaufwand	1 258,2	1 392,9	1 337,7
Betriebsergebnis	-29,6	-166,4	-3,8
EBIT	-29,2	-158,4	-1,4
Jahresergebnis	-37,3	-165,7	-2,8
Brutto-Investitionen	132,2	176,0	224,6
Mitarbeitende ²	Anzahl 4 596	4 872	4 869

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

Verkehrsleistung SBB Cargo nach Geschäftsfeldern

Nettotonnenkilometer in Mio.	2006	2005	Abweichung in %
Total	12 344,4	11 482,4	7,5
Geschäftsfeld Binnen	4 145,2	3 890,5	6,5
Geschäftsfeld Nord-Süd	8 199,2	7 591,9	8,0
Total Geschäftsfeld Binnen	4 145,2	3 890,5	6,5
Binnenverkehr Wagenladungsverkehr	1 705,4	1 672,1	2,0
Binnenverkehr Ganzzüge	524,5	543,8	-3,5
Binnenverkehr Kombi	369,0	339,9	8,6
Importverkehr Wagenladungsverkehr	746,8	627,5	19,0
Importverkehr Wagenladungsverkehr Kombi	241,9	241,5	0,2
Exportverkehr Wagenladungsverkehr	449,3	351,9	27,7
Exportverkehr Wagenladungsverkehr Kombi	108,2	113,9	-5,0
Total Geschäftsfeld Nord-Süd	8 199,2	7 591,9	8,0
Transitverkehr Wagenladungsverkehr/Ganzzüge	1 298,1	1 404,6	-7,6
Transitverkehr Kombi	5 817,3	5 329,9	9,1
Importverkehr Ganzzüge	672,7	653,8	2,9
Importverkehr Ganzzüge Kombi	71,5	25,0	186,1
Exportverkehr Ganzzüge	92,8	92,3	0,5
Exportverkehr Ganzzüge Kombi	95,3	86,2	10,6
Binnenverkehr im Ausland	151,5		

Durch SBB Cargo bedientes Netz



das SBB Cargo-Netz angeschlossen. In Deutschland waren dies die Regionen Bodensee (mit Singen), Baden (mit Karlsruhe) und Ostholstein (mit Lübeck). In der Region Rhein-Main (mit Worms) und im Ruhrgebiet wurden die Aktivitäten verstärkt. In Italien kamen die weitere östliche Lombardei (mit Brescia) und das Piemont (mit Turin) hinzu. Damit vervollständigte das Unternehmen seine bis anhin schon vielfältigen Verbindungen zwischen wichtigen Wirtschaftszentren und Ballungsräumen.

Kombinierter Verkehr. Der Trend im internationalen Güterverkehr, Waren zunehmend in Containern zu transportieren, setzte sich auch im Berichtsjahr fort. Entsprechend steigerte SBB Cargo die Transportleistung in diesem Segment um über 10 % gegenüber dem Jahr 2005.

Seit Frühling 2006 fährt SBB Cargo in eigener Transportverantwortung für ERS Railways Containerzüge mit eigenen Lokomotiven von Basel bis Padua und Melzo (bei Mailand). Seit Sommer zieht SBB Cargo Containerzüge für den italienischen Kombi-Operateur Hannibal SpA von Mannheim nach Melzo und für die Hupac AG neu von Lübeck nach Novara. Seit Herbst verantwortet SBB Cargo neu Containerzüge auf der Strecke Antwerpen–Padua, die über den Brenner geführt werden. Zudem baute SBB Cargo 2006 die Leistungen ab den Nordseehäfen mit Zielort Gallarate stark aus.

Seit Dezember fährt SBB Cargo für Intercontainer (ICF) wöchentlich Containerzüge von Hamburg/Bremerhaven nach Rekingen beziehungsweise Frenkendorf und zurück.

Für RAlpin, die Betreiberin der rollenden Landstrasse zwischen Freiburg im Breisgau und Novara, fährt SBB Cargo neu Züge auf dem italienischen Abschnitt zwischen Domodossola und Novara.

Transporte für die Stahlindustrie. Stahltransporte auf der Schiene wurden auch im Jahr 2006 stark nachgefragt. SBB Cargo konnte die Leistung bei den Stahltransporten im Vergleich zum Vorjahr um über 12 % steigern. Das Verkehrswachstum führte SBB Cargo an die Grenze der Wagenkapazität. Der europaweite Engpass an geeigneten Wagen setzte einem weiteren Wachstum Grenzen.

SBB Cargo konnte auf der Nord-Süd-Achse Verkehre ausbauen und neue gewinnen. So transportiert das Unternehmen für die ThyssenKrupp Stahl AG gerollten Stahl (so genannte Coils) ab Werken im Raum Duisburg neu auch nach Turin.

In Norditalien gelang es, bei verschiedenen Stahlanbietern Süd-Nord-Verkehre für Coils zu akquirieren. Damit lassen sich jetzt jene Wagen, die deutschen Stahl nach Italien bringen, effizienter einsetzen.

Linksrheinischer Verkehr. Für den linksrheinischen Verkehr ab Muizen (Belgien) via Metz bis Basel gründeten die Partnerbahnen SNCF Fret (Frankreich), B Cargo (Belgien), CFL (Luxemburg) und SBB Cargo im April gemeinsam die Gesellschaft Sibelit. Sibelit optimiert die bestehenden Ressourcen der Mutterhäuser. Nicht vorgesehen ist, Lokomotiven und Lokomotivführer von SBB Cargo einzusetzen.

Alpenquerender Verkehr. SBB Cargo transportierte im Berichtsjahr 17,21 Mio. Nettotonnen Güter (Vorjahr: 16,74 Mio. Nettotonnen) durch die Alpen. Mit der leichten Zunahme von 2,8% gelang es, einen mehrjährigen Trend zu brechen. Sie widerspiegelt die erfolgreiche Akquisition von Neuverkehren sowie das erhöhte Transportaufkommen aufgrund der Konjunktur. Die Verkehrsleistung stieg um 9,0% auf 8006 Mio. Nettotonnenkilometer (Vorjahr: 7344 Mio. Nettotonnenkilometer). Diese überproportionale Steigerung zeigt, dass die Züge über eine längere Distanz als im Vorjahr verkehrten.

Alpenquerender Güterverkehr SBB Cargo

Transportvolumen in Mio. t	2006	2005	Veränderung
Wagenladungen	5,95	6,36	-6,4%
Unbegleiteter kombinierter Verkehr	10,55	9,60	9,9%
Rollende Landstrasse	0,71	0,78	-9,0%
Total	17,21	16,74	2,8%

Verkehrsleistung in Mio. tkm	2006	2005	Veränderung
Wagenladungen	1 919	1 904	0,8%
Unbegleiteter kombinierter Verkehr	5 852	5 181	13,0%
Rollende Landstrasse	235	259	-9,3%
Total	8 006	7 344	9,0%

Schweiz: Wagenladungsverkehr wächst.

In der Schweiz steigerte SBB Cargo die Verkehrsleistung um 6,5% auf 4,15 Mia. Nettotonnenkilometer (Vorjahr: 3,89 Mia. Nettotonnenkilometer). Auch der Wagenladungsverkehr wuchs trotz Fokussierung des Netzes mit einem Plus von 9,4% stark. Das Wachstum erhöhte die Auslastung des Netzwerkes im schweizerischen Wagenladungsverkehr deutlich. Damit konnte SBB Cargo die Produktivität in diesem Segment markant erhöhen. Der Umsatz wurde um 0,8% gesteigert.

Erfolgreiche Einführung des neuen Bediennetzes. SBB Cargo führte per 28. Mai 2006 das neue Bediennetz für den Wagenladungsverkehr Schweiz reibungslos ein. Das Netz fokussiert auf die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft und umfasst 323 Zustellpunkte. Darüber hinaus wurden 200 so genannte Kundenlösungen, das heisst flexible Bedienkonzepte ausserhalb des Grundnetzes, vereinbart. Damit steht der Wagenladungsverkehr in der Schweiz auf einer neuen Basis und ist wettbewerbsfähiger.

Weniger Rüben, weniger Aushubmaterial. Die Rüben-ernte fiel im Berichtsjahr als Folge des heissen Sommers schwächer aus als im Vorjahr. Das führte dazu, dass SBB Cargo weniger Zuckerrüben von den Verladeorten in die Fabriken transportierte.

Der Baufortschritt bei grossen Baustellen wie beispielsweise derjenigen der Westumfahrung Zürich sorgte für eine signifikante Abnahme der Transportleistungen in diesem Segment.

Import: Autos und Bananen. Für STVA verantwortet SBB Cargo einmal wöchentlich einen Ganzzug mit Autos vom belgischen Zeebrugge nach Safenwil. Die Strecke Zeebrugge-Aachen fährt B Cargo als beauftragter Beförderer, SBB Cargo produziert ab Aachen selber.

Migros, das grösste Schweizer Detailhandelsunternehmen, hat sich entschieden, den Bedarf an Bananen auf der Schiene zu importieren. SBB Cargo bringt zweimal wöchentlich Wagengruppen in die Schweiz.

Geschäftsbereich Instandhaltung: erster Schritt zur Neupositionierung.

Im Berichtsjahr trieb SBB Cargo die Neupositionierung des Geschäftsbereichs Instandhaltung (vormals Service Rollmaterial) weiter voran und begann mit deren Umsetzung. Mit der Neupositionierung begegnet SBB Cargo dem Nachfragerückgang bei den Unterhaltsleistungen von Lokomotiven und dem steigenden Konkurrenzdruck beim Grossunterhalt von Güterwagen.

Das Industriewerk Bellinzona bleibt das Kompetenzzentrum für den Grossunterhalt von älteren und modernen Streckenlokomotiven. Neu wird auch der Grossunterhalt von Güterwagen an diesem Standort konzentriert. Die Produktivität im Industriewerk soll durch weitere Massnahmen verbessert werden.

Am Standort Biel soll der Unterhalt von Rangierlokomotiven, Dienstfahrzeugen mit Dieselmotoren und Kesselwagen weitergeführt und gestärkt werden. Dieses Geschäft wird SBB Cargo als Minderheitsaktionär zusammen mit einem Industriepartner betreiben.

Die Serviceleistungen für den laufenden Betrieb werden künftig an den Standorten Muttenz, Rangierbahnhof Limmattal, Lausanne und Chiasso erbracht. Die Serviceanlage Lugano-Vedeggio wird aufgehoben, jene in Biel nutzt SBB Personenverkehr weiter. Die Serviceanlage in Erstfeld wird bis zur Eröffnung des Gotthardbasistunnels weiterbetrieben. Die mobilen Equipen, welche die Unterhaltsarbeiten direkt am Fahrzeug vor Ort erbringen können, wurden weiter ausgebaut.

Rollmaterial: neue Lokomotiven und Schiebewandwagen.

Lokomotiven. Im Berichtsjahr wurden die letzten 15 der im Jahr 2001 und 2002 bei Bombardier Transportation bestellten 50 Zweisystemlokomotiven Re 482 für den grenzüberschreitenden Güterverkehr Deutschland-Schweiz ausgeliefert. Diese 15 Maschinen verfügen über eine Österreich-Zulassung und können beispielsweise für den Verkehr über den Brenner eingesetzt werden.

Im Zuge der ordentlichen Revisionen wurden erste Fahrzeuge vom Typ Re 420, 620 und 484 mit ETCS ausgerüstet (Investitionsvolumen: CHF 37,0 Mio.) und die Führerstände bei den Re 420 klimatisiert (Investitionsvolumen: CHF 12,0 Mio.).

Güterwagen. SBB Cargo übernahm den 1000. Schiebewandwagen, den die Firma Greenbrier Europe in ihrem Auftrag baute. Damit ist die Serie, die im Jahr 2003 bestellt worden war, komplett.

Im Weiteren investierte SBB Cargo CHF 35,5 Mio. in 200 vierachsige Schiebewandwagen. 150 des Typs ohne Schiebewände (Habbiins) wurden in den Wagenpool von Transwaggon (TWA) eingegliedert. SBB Cargo-Kunden erhalten durch die neue Kooperation mit TWA Zugriff auf deren gesamten Wagenpark von rund 5000 Schiebewandwagen mit unterschiedlichen Spezifikationen. Damit können Wagen effektiver eingesetzt werden.

Jeder dritte Güterwagen lärmarm. Im Jahr 2006 wurden rund 1000 Güterwagen auf leise Bremsen umgerüstet. Zusammen mit den leiseren Güterwagen, die SBB Cargo in den letzten Jahren beschafft hatte, sind nun 3767 Güterwagen oder 33,8 % der SBB Cargo-Güterwagenflotte lärmarm. Bis 2009 soll die Umrüstung abgeschlossen sein.

Kundenzufriedenheit und Qualität: substantielle Verbesserungen.

SBB Cargo setzte das Massnahmenprogramm «Kundenzufriedenheit plus» um und erreichte in ausgewählten Bereichen substantielle Verbesserungen. Beispielsweise konnte die Verfügbarkeit von offenen Güterwagen (E-Wagen) im Sommer und im Herbst verbessert, der Service im Kunden Service Center gezielt gestärkt und die Pünktlichkeit im Nord-Süd-Verkehr erhöht werden.

International. Im Berichtsjahr wurde methodisch und inhaltlich die Zufriedenheit der Kunden im Transit- und im internationalen Verkehr anders gemessen als im Jahr 2005. In der Tendenz vergleichbar ist der Wert der spontanen Zufriedenheit. Erreicht wurde erneut ein sehr guter Wert von 7,91 auf einer Zehnerskala (Vorjahr: 7,94). Die befragten Unternehmen gaben an, dass Zuverlässigkeit und Qualität zu den wichtigsten Kriterien für die Wahl eines Transportdienstleisters gehörten. Verbesserungen wünschen sich die Kunden bei den Antwortzeiten für Angebote, bei der Verfügbarkeit von Wagen und beim Management von Beschwerden.

Schweiz. Die Zufriedenheit der Schweizer Kunden mit SBB Cargo stieg im Jahr 2006 trotz weitreichender Reorganisation im Schweizer Zustellnetz signifikant. Sie erreichte einen gemittelten Durchschnittswert von 7,32 auf der Zehnerskala (Vorjahr: 6,89). Der Wert ist damit auf dem gleichen Niveau wie im Jahr 2003. Alle Qualitätsfaktoren wie Zuverlässigkeit, Beratungskompetenz usw. wurden besser bewertet als im Vorjahr. Weniger gut beurteilt wurden unter anderem das Ansehen und das Image von SBB Cargo, die Dauer von Beschwerdelösungen und Rechnungskorrekturen, das Preis-Leistungsverhältnis von Transporttarifen und Zusatzleistungen.

Pünktlichkeit. Im internationalen Nord-Süd-Verkehr konnte die Pünktlichkeit von SBB Cargo für Kunden mit Qualitätsvereinbarungen bei höherer Verkehrsleistung im Berichtsjahr auf 81 % gesteigert werden; vier von fünf Zügen gelangten damit pünktlich oder mit maximal einer Stunde Verspätung an ihren Bestimmungsort. Im Vorjahr hatte der entsprechende Wert noch bei 75 % gelegen. SBB Cargo verbesserte damit für ihre Kunden die Qualität auf der europäischen Nord-Süd-Achse weiter. Ziel ist es, hier eine Pünktlichkeit von 85 % zu erreichen.

Im schweizerischen Binnenverkehr wurde die Pünktlichkeit der Güterzüge ebenfalls weiter verbessert: Im Wagenladungsverkehr erreichten 96 % der Güterzüge (Vorjahr: 93,6 %) den Zielbahnhof pünktlich oder mit einer Verspätung von maximal 30 Minuten. Bei den Cargo-Express- und den Post-Zügen verkehrten 97,5 % aller Züge pünktlich (Vorjahr: 97,8 %).

Personal: Abbau in der Schweiz, Zunahme in Deutschland.

Der durchschnittliche Personalbestand von SBB Cargo ging gegenüber dem Vorjahr um 5,7 % zurück und betrug inklusive Tochtergesellschaften 4596 Vollzeitstellen (Vorjahr: 4872).

Schweiz. Mit dem Restrukturierungsprogramm reduzierte SBB Cargo in der Schweiz die Anzahl Stellen um 11,2 % auf 4093 Vollzeitstellen (Vorjahr: 4611). Damit können jährlich Kosten in der Höhe von rund CHF 50 Mio. eingespart werden.

Deutschland. Der Personalbestand stieg um 26,1 % auf 140 Vollzeitstellen (Vorjahr: 111). Eingestellt wurden vor allem Lokomotivführer und Rangiermitarbeiter.

Italien. In Italien gelang der angestrebte Ausbau der personellen Ressourcen nicht. Der Personalbestand sank sogar um 1,9 % auf 154 Vollzeitstellen (Vorjahr: 157). Konkurrenten warben Mitte Jahr ausgebildete Lokführer ab.

Neue Berufsbilder. SBB Cargo nutzte die Veränderungen in der Eisenbahnproduktion als Chance und definierte zusammen mit der Personalkommission und den Gewerkschaften neue, zukunftsgerichtete Berufsbilder der drei Grundberufe «Lokführer Cargo», «technischer Kontrolleur Cargo» und «Spezialist regionale Cargo-Produktion». Die Umsetzung erfolgte auf den 1. Januar 2007.

Neuer GAV SBB Cargo. Das Jahr 2006 war geprägt durch lange und schwierige Gesamtarbeitsvertragsverhandlungen, die kurz vor Jahresende abgeschlossen werden konnten.

SBB Cargo Italia gelang es, mit den Gewerkschaften einen Gesamtarbeitsvertrag abzuschliessen. Er entspricht den Bedürfnissen einer modernen Güterbahn.

Ausblick 2007.

SBB Cargo strebt in der Schweiz ein moderates, in Deutschland und in Italien ein starkes Wachstum an. Die neuen Angebote im internationalen Wagenladungsverkehr sollen gefestigt und weiterentwickelt werden.

Die Reorganisation mit der stärkeren Ausrichtung auf die Kunden wird umgesetzt mit dem Ziel, die Beziehungen enger zu gestalten und das Auftragsvolumen zu vergrössern.

Die Neupositionierung des Bereichs Instandhaltung (vormals Service Rollmaterial) soll weiter umgesetzt werden.

Jahreschronik 2006.

März

9. März — Mit den neuen Destinationen Melzo und Padua, das vor den Toren Venedigs liegt, erweitert SBB Cargo den internationalen Aktionsradius stark. Das Unternehmen fährt für die niederländische ERS Railways Containerzüge mit eigenen Lokomotiven von der Schweiz nach Italien und umgekehrt.

17. März — SBB Cargo positioniert aufgrund des Konkurrenzdrucks und sinkender Nachfrage nach Unterhaltsleistungen den Bereich Service Rollmaterial neu. Beim Grossunterhalt von Güterwagen ist der Preisdruck wegen europaweiter Überkapazitäten hoch. Ohne Entlassungen sollen bis Ende 2008 rund 220 Stellen abgebaut werden. Das Industriewerk Bellinzona wird gestärkt. Am Standort Biel sucht SBB Cargo einen Industriepartner für die Instandhaltung von Rangierlokomotiven und Dienstfahrzeugen mit Dieselmotoren und für den Unterhalt von Kesselwagen.

April

4. April — Die vier Güterbahnen SBB Cargo, B Cargo (Belgien), SNCF Fret (Frankreich) und CFL (Luxemburg) geben die Gründung der Kooperationsgesellschaft Sibelit bekannt. Ziel der Partnerschaft sind die Steigerung der Produktionsqualität auf der Achse Antwerpen–Basel–Mailand und höhere Marktanteile für die Bahn.

27. April — SBB Cargo kündigt einen Angebotsausbau in Deutschland und Italien an. Mit Singen, Karlsruhe und Lübeck erschliesst SBB Cargo wichtige zusätzliche Wirtschaftsräume in Deutschland, mit Brescia und Turin wird in Italien expandiert. SBB Cargo positioniert sich damit als flexible, verlässliche und qualitativ hochstehende Alternative im liberalisierten Schienengüterverkehr.

Mai

29. Mai — SBB Cargo führt das neue Bediennetz für den Wagenladungsverkehr Schweiz ein. Das Netz fokussiert auf die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft und umfasst 323 Zustellpunkte. Darüber hinaus wurden zusätzlich 200 individuelle Transportlösungen für Kunden ausserhalb des Grundnetzes angeboten. Damit steht der Wagenladungsverkehr in der Schweiz auf einer neuen Basis und ist wettbewerbsfähiger. Die Einführung erfolgt reibungslos.

Juni

28. Juni — SBB Cargo kündigt an, dass sie sich noch konsequenter auf die Bedürfnisse der Kunden ausrichten und damit die Kundennähe weiter verbessern will. Die Organisation wird auf Anfang 2007 angepasst. Das Transportgeschäft wird aufgeteilt in die Geschäftsbereiche «International» und «Schweiz». Auch der dritte Geschäftsbereich «Instandhaltung» (vormals Service Rollmaterial) orientiert sich besser an den Bedürfnissen der Kunden.

August

21. August — Für das Schweizer Detailhandelsunternehmen Migros transportiert SBB Cargo Bananen von Bremerhaven in die Schweiz. Bananen sind ein heikles Transportgut, denn die Kerntemperatur muss konstant in einem engen Temperaturbereich liegen. Dies stellt hohe Anforderungen an die gesamte Logistikkette.

23. August — Die letzten 15 der bestellten 50 Zweisystemlokomotiven Re 482 für den grenzüberschreitenden Güterverkehr Deutschland–Schweiz werden ausgeliefert. Diese 15 Maschinen verfügen auch über eine Österreich-Zulassung.

September

18. September — SBB Cargo beschafft 200 vierachsige Schiebewandwagen. 150 gliedert sie in den Wagenpool von Transwaggon (TWA) ein. Damit erhalten SBB Cargo-Kunden Zugriff auf den gesamten TWA-Wagenpark von rund 5000 Schiebewandwagen mit unterschiedlichen Spezifikationen.

20. September — SBB Cargo übernimmt den 1000. Schiebewandwagen, den die Firma Greenbrier Europe in ihrem Auftrag gebaut hat. Damit ist die Serie, die im Jahr 2003 bestellt worden war, komplett.

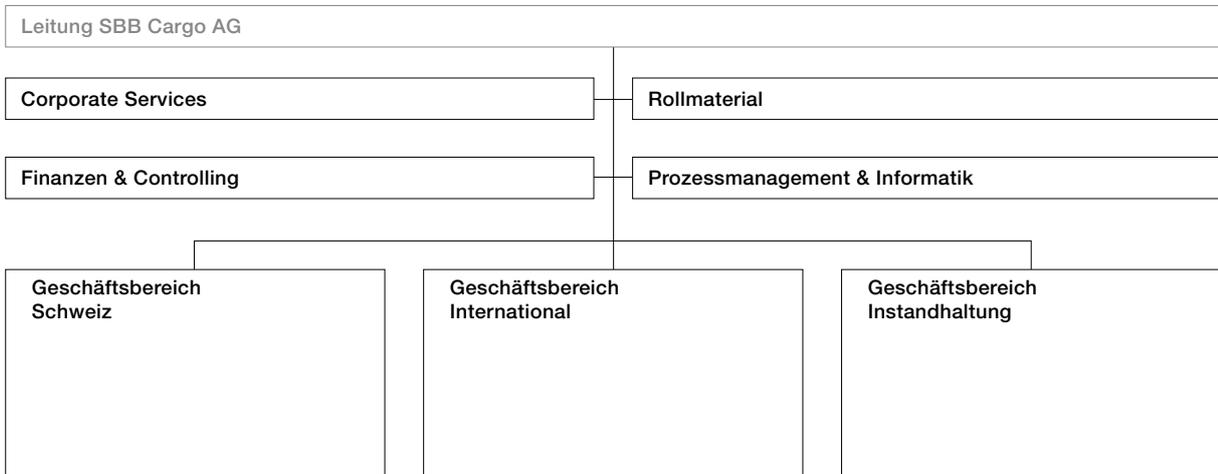
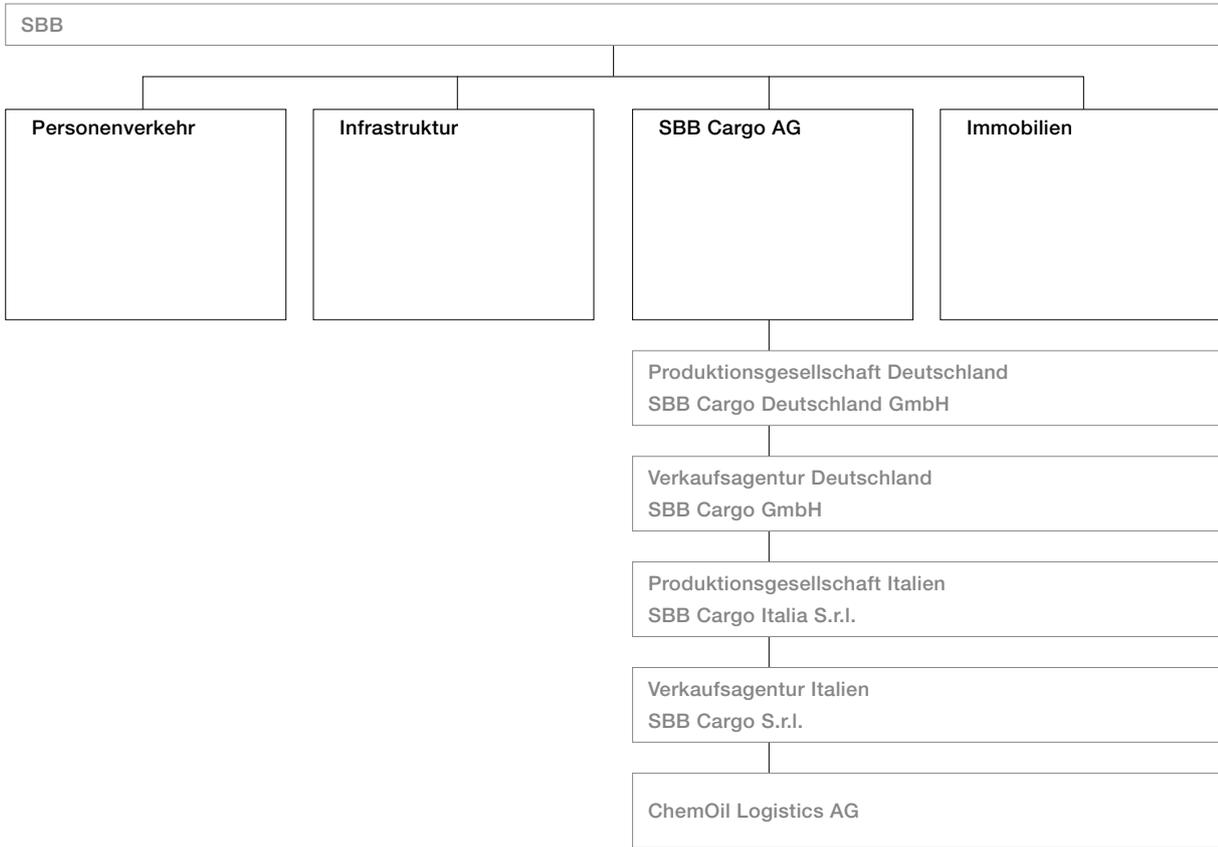
Oktober

10. Oktober — SBB Cargo erweitert den internationalen Aktionsradius im kombinierten Verkehr. Für die Hupac AG verantwortet das Unternehmen neu Containerzüge auf der Strecke Lübeck–Novara. Für die Strecke Antwerpen–Padua fährt SBB Cargo als vertraglicher Beförderer erstmals über den Brenner. Die Bahnunternehmen B Cargo, die Wiener Lokalbahn sowie Trenitalia fahren im Auftrag von SBB Cargo als ausführende Beförderer.

Dezember

15. Dezember – Nach monatelangem Ringen einigen sich SBB und Gewerkschaften auf neue Gesamtarbeitsverträge von SBB und SBB Cargo für vier Jahre.

Organigramme.



Geschäftsleitung SBB Cargo AG.



[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]



[7]

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

Vorsitzender der Geschäftsleitung und Delegierter des Verwaltungsrates von 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 Geschäftsbereich International, 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] **Adrian Keller** (1966, CH)

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

[4] **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.

[5] **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.

[6] **Martin Rühl** (1958, D)

Leiter Prozessmanagement & Informatik, dipl. 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.

[7] **Christoph Rütimann** (1964, CH)

Leiter Geschäftsbereich Instandhaltung, dipl. Ing. HF. Zuvor in führenden Positionen bei ABB, Daimler-Benz und DaimlerChrysler in den Bereichen Engineering, Support und Maintenance.

Segmentinformation Güterverkehr SBB.

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

Mio. CHF	2006	2005
Betriebsertrag		
Verkehrserträge	1 005,9	991,2
Abgeltungen	13,8	11,1
Mieterträge Liegenschaften	3,4	3,6
Nebenerträge	152,8	166,3
Übrige Erträge	7,8	5,9
Eigenleistungen	62,1	64,3
Ertragsminderungen	-17,4	-16,0
Total Betriebsertrag	1 228,5	1 226,5
Betriebsaufwand		
Materialaufwand	-129,5	-122,3
Personalaufwand ²	-495,7	-618,4
Sonstiger Betriebsaufwand ¹	-513,3	-537,4
Abschreibungen Sach-, Finanz-, immaterielle Anlagen	-97,5	-88,6
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	-5,4	-7,3
Umlage Zentralbereiche	-16,8	-18,9
Total Betriebsaufwand	-1 258,2	-1 392,9
Betriebsergebnis	-29,6	-166,4
Erfolg aus Veräusserung von Anlagevermögen	0,4	8,0
EBIT	-29,2	-158,4
Finanzertrag	12,5	7,8
Finanzaufwand	-17,9	-12,2
Umlage Zentralbereiche	-1,9	-1,9
Gewinn/Verlust vor Steuern	-36,5	-164,7
Steuern	-0,8	-1,1
Konzerngewinn/-verlust	-37,3	-165,7
¹ davon Trassengebühren	-208,2	-180,1

² 2005: inkl. CHF 94,0 Mio. Zuweisung Rückstellung FER 16.

Segmentinformation Güterverkehr SBB. Bilanz.

Aktiven

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Umlaufvermögen		
Flüssige Mittel	53,0	96,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	184,8	204,3
Andere Forderungen	73,4	76,9
Warenvorräte und angefangene Arbeiten	60,7	56,9
Aktive Rechnungsabgrenzungen	49,1	51,7
Total Umlaufvermögen	421,0	486,2
Anlagevermögen		
Finanzanlagen	13,4	12,8
Sachanlagen	860,7	829,7
Anlagen im Bau Sachanlagen	35,2	62,9
Immaterielle Anlagen	19,9	14,1
Total Anlagevermögen	929,2	919,5
Total Aktiven	1 350,2	1 405,7

Passiven

Mio. CHF	31.12.2006	31.12.2005
Fremdkapital		
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	160,0	175,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	88,5	123,5
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	66,2	72,3
Passive Rechnungsabgrenzungen	88,5	92,0
Kurzfristige Rückstellungen	44,4	116,0
Total kurzfristiges Fremdkapital	447,6	578,9
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	0,0	0,4
Andere langfristige Verbindlichkeiten	344,6	240,6
Langfristige Rückstellungen	36,8	27,6
Total langfristiges Fremdkapital	381,4	268,7
Total Fremdkapital	829,0	847,5
Eigenkapital		
Gesellschaftskapital	723,0	723,0
Kapitalreserven	2,2	2,2
Gewinnreserven vor Konzerngewinn/-verlust	-166,7	-1,3
Konzerngewinn/-verlust	-37,3	-165,7
Eigenkapital exkl. Minderheitsanteile	521,2	558,2
Total Eigenkapital	521,2	558,2
Total Passiven	1 350,2	1 405,7

Kennzahlen SBB Cargo.

Beteiligungsverzeichnis Güterverkehr SBB.

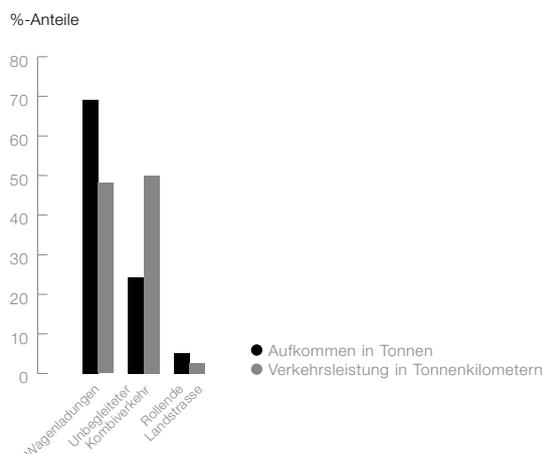
Firmenname		Aktienkapital Mio.	Beteiligung SBB Mio.	Beteiligung SBB % 31.12.2006	Beteiligung SBB % 31.12.2005	
Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, Basel	CHF	723,00	723,00	100,00	100,00	V
SBB Cargo Italia S.r.l., Gallarate	EUR	13,00	13,00	100,00	100,00	V
SBB Cargo S.r.l., Gallarate	EUR	0,05	0,05	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
RAIpIn AG, Bern	CHF	0,30	0,09	30,00	30,00	E
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85	E
Termi SA, Chiasso	CHF	0,50	0,10	20,00	20,00	E

Erfassung

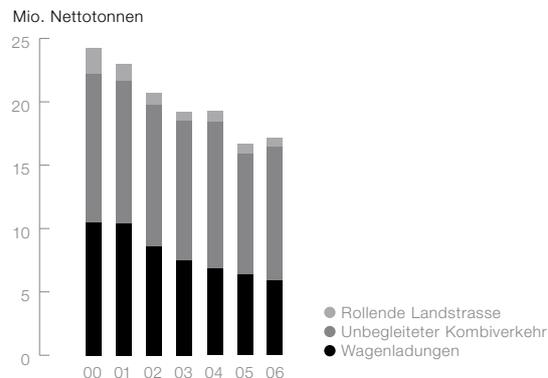
V = Voll konsolidiert

E = Mittels Equity-Methode erfasst

Struktur des Güterverkehrs



Alpenquerender Verkehr SBB Cargo



Alpenquerender Verkehr SBB Cargo

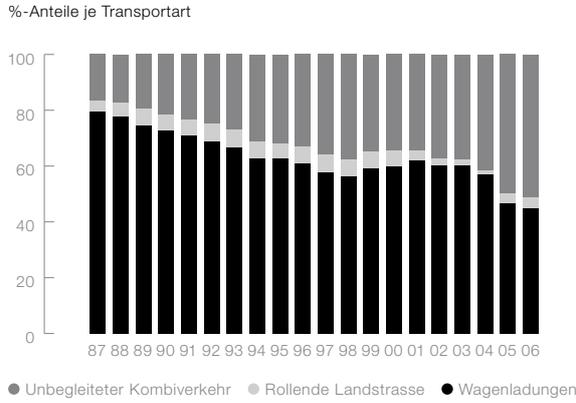
Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr durch die Alpen in Mio. Nettotonnen

		2004	2005	2006	06-05 ± %
Gotthard	Mio. t	17,47	14,63	14,68	0,3
Wagenladungen		5,42	5,01	4,59	-8,4
Unbegleiteter Kombiverkehr		11,22	8,84	9,38	6,1
Rollende Landstrasse		0,84	0,78	0,71	-9,0
Simplon		1,77	2,11	2,54	20,4
Wagenladungen		1,46	1,36	1,36	0,0
Unbegleiteter Kombiverkehr		0,32	0,76	1,17	53,9
Total		19,25	16,74	17,21	2,8
Wagenladungen		6,88	6,36	5,95	-6,4
Unbegleiteter Kombiverkehr		11,53	9,60	10,55	9,9
Rollende Landstrasse		0,84	0,78	0,71	-9,0

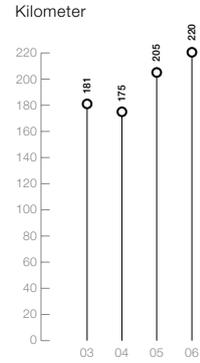
Verkehrsleistung und -aufkommen

		2004	2005	2006	06-05 ± %
Verkehrsaufkommen	Mio. t	57,92	56,15	56,00	-0,3
Geschäftsfeld Binnen		35,96	31,69	31,65	-0,1
– Binnen Wagenladungen		16,79	14,35	14,54	1,3
– Binnen Ganzzüge		8,58	6,97	6,10	-12,5
– Binnen Kombi		1,35	1,67	1,84	10,2
– Import Wagenladungen		5,09	4,72	4,85	2,8
– Import Wagenladungen Kombi		1,26	1,22	1,17	-4,1
– Export Wagenladungen		2,09	2,05	2,39	16,6
– Export Wagenladungen Kombi		0,80	0,71	0,77	8,5
Geschäftsfeld Nord-Süd		21,96	24,46	24,36	-0,4
– Transit Wagenladungen/Ganzzüge		5,15	4,36	3,78	13,3
– Transit Kombi		11,23	11,79	12,42	5,3
– Import Ganzzüge		4,48	4,44	4,18	-5,9
– Import Ganzzüge Kombi		0,19	0,27	0,40	48,1
– Export Ganzzüge		0,46	0,46	0,40	-13,0
– Export Ganzzüge Kombi		0,45	0,55	0,60	9,1
– Binnenverkehr im Ausland		–	2,59	2,59	0,0
Beladene Wagen	Anzahl in 1000	2 034	1 794	1 787	-0,4
Verkehrsleistung	Mio. tkm	10 122	11 482	12 344	7,5
Geschäftsfeld Binnen		3 965	3 891	4 145	6,5
– Binnen Wagenladungen		1 834	1 672	1 705	2,0
– Binnen Ganzzüge		622	544	525	-3,5
– Binnen Kombi		265	340	369	8,6
– Import Wagenladungen		635	628	747	19,0
– Import Wagenladungen Kombi		159	242	242	0,2
– Export Wagenladungen		338	352	449	27,7
– Export Wagenladungen Kombi		113	114	108	-5,0
Geschäftsfeld Nord-Süd		6 156	7 592	8 199	8,0
– Transit Wagenladungen/Ganzzüge		1 526	1 405	1 298	-7,6
– Transit Kombi		3 813	5 330	5 817	9,1
– Import Ganzzüge		663	654	673	2,9
– Import Ganzzüge Kombi		10	25	72	186,1
– Export Ganzzüge		74	92	93	0,5
– Export Ganzzüge Kombi		71	86	95	10,6
SBB Cargo AG (Schweiz)		9 315	8 571	8 439	-1,5
SBB Cargo Deutschland GmbH		697	2 304	2 983	29,5
SBB Cargo Italia S.r.l.		110	608	710	16,8
Einkauf bei Dritten		–	264	211	-20,1

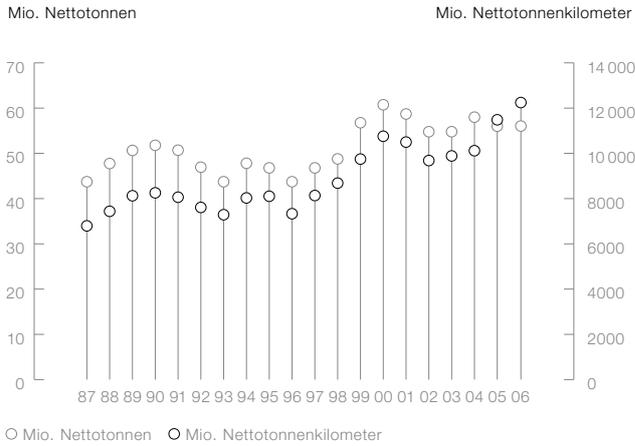
Entwicklung der Güterverkehrsleistung



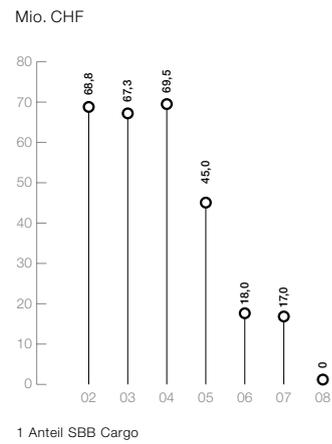
Mittlere Versandweite pro Nettotonne



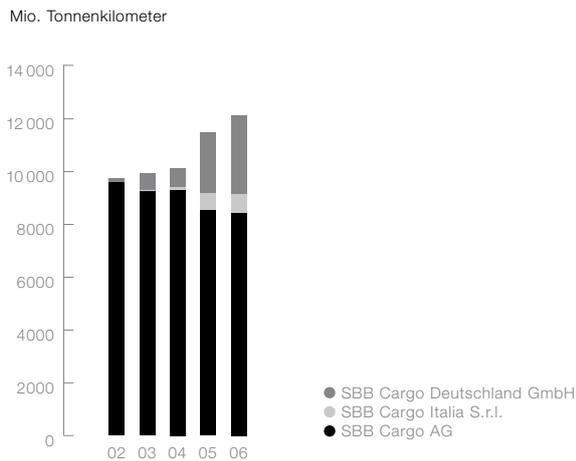
Güterverkehrsaufkommen und -leistung



Entwicklung Bundesbeiträge für den Wagenladungsverkehr¹



Verkehrsleistung nach Ländern



Bestände

		2004	2005	2006	05-04 ± %
Personal					
Total (konsolidiert)	Anzahl ¹	4 869	4 872	4 596	-5,7
SBB Cargo AG²					
Zentrale		173	212	228	7,5
Verkauf		338	349	284	-18,6
Produktion		3 100	3 062	2 852	-6,9
– Streckenlokomotivpersonal		838	811	808	-0,4
– Rangierlokomotivpersonal		154	133	104	-21,8
Unterhalt (Rollmaterial)		935	930	878	-5,6
Andere		193	76	52	-31,6
Tochtergesellschaften		130	243	303	24,7
Fahrzeuge, Stand 31.12.					
Triebfahrzeuge					
Streckenlokomotiven		447	449	463	
– mit Dieselantrieb		3	3	3	
– auslandtauglich		70	94	106	
Rangierlokomotiven		141	130	123	
– mit Dieselantrieb		93	91	107	
Rangiertraktoren		160	144	84	
– mit Dieselantrieb		73	138	82	
Güterwagen					
Eigene					
– 2-achsig		11 315	10 769	10 854	
– 4-achsig		–	–	6 105	
– offene Wagen		4 589	4 253	4 749	
– gedeckte Wagen		2 618	2 338	2 229	
– flache Wagen, 2-achsig		3 886	3 893	4 881	
– flache Wagen, 4-achsig		1 010	881	790	
– Schiebe- und Klappdachwagen		2 295	2 399	2 389	
– Sonderwagen		1 127	941	452	
		379	317	113	
Lärm					
Lärmarme SBB-Güterwagen	Anzahl	1016	2664	3 767	06-05 ± %
– Anteil an Gesamtbestand	%	9,2	24,7	33,8	41,4

1 Personal im Jahresmittel in Vollzeitbeschäftigten.

2 SBB Cargo AG, einschliesslich Geschäftsbereich Instandhaltung.



1 Ludwigshafen (D). Insgesamt wuchs die Verkehrsleistung im internationalen Nord-Süd-Geschäft um 8,0 % auf 8,2 Mia. Nettotonnenkilometer. Der Umsatz stieg um 2,4 %. Insgesamt verkehrten Ende 2006 in Deutschland wöchentlich 410 Züge. In Italien waren es 380 Züge pro Woche. SBB Cargo baute das internationale Angebot im Wagenladungsverkehr und beim Gütertransport von und zu Produktionsstandorten der Kunden ohne Gleisanschluss (Haus-Haus-Verkehr) stark aus.

2 Gladbeck (D). Belad chemischer Produkte – SBB Cargo konnte in Deutschland und in Italien erneut wachsen. In Deutschland steigerte das Unternehmen die Verkehrsleistung um 29,5 % und in Italien um 16,8 %. Erstmals wurden 30% der Transportleistung ausserhalb der Schweiz erbracht. SBB Cargo baute unter anderem das internationale Angebot im Wagenladungsverkehr stark aus.

3 Zug (ZG). Güterzustellung Wagenladungsverkehr – In der Schweiz steigerte SBB Cargo die Verkehrsleistung um 6,5 %. Auch der Wagenladungsverkehr wuchs trotz Fokussierung des

Netzes stark. Das Wachstum erhöhte die Auslastung des Netzwerkes deutlich. Damit konnte SBB Cargo die Produktivität in diesem Segment markant erhöhen.

4 Erstfeld (UR). Lokomotivdepot – SBB Cargo transportierte im Jahr 2006 17,21 Mio. Nettotonnen Güter durch die Alpen. Mit der leichten Zunahme gelang es, einen mehrjährigen Trend zu brechen. Sie widerspiegelt die erfolgreiche Akquisition von Neuverkehren sowie das erhöhte Transportaufkommen aufgrund der Konjunktur. Die Verkehrsleistung stieg um 9,0% auf 8006 Mio. Nettotonnenkilometer.

5 Bellinzona (TI). Industrierwerk – 2006 trieb SBB Cargo die Neupositionierung des Geschäftsbereichs Instandhaltung weiter voran und begegnet damit dem Nachfragerückgang unter anderem bei den Unterhaltsleistungen an Lokomotiven. Das Industrierwerk Bellinzona bleibt das Kompetenzzentrum für den Grossunterhalt von Streckenlokomotiven.

Der Auszug aus dem Geschäftsbericht 2006 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

Franz Rindlisbacher, Zürich

Druck

Gassmann W. AG, Biel

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