

# Aktuelle Lage und Perspektiven SGV

Pascal C. Jenni, CCO

Fachtagung Bahnjournalisten  
Mutzeng, 16. September 2024







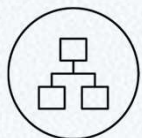
# Fakten und Zahlen



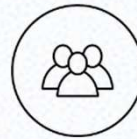
**Gründungsjahr**  
2010



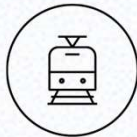
**Hauptsitz**  
Olten (CH)



**Tochterfirmen**  
SBB Cargo Deutschland GmbH  
SBB Cargo Italia S.r.l.  
SBB Cargo Nederland BV  
SBB Cargo France SAS  
RT&S Lokführer-Akademie GmbH



**1'125**  
Mitarbeitende



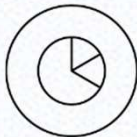
**130**  
Lokomotiven



**550**  
Züge/Woche



**306,8 Mio.**  
Umsatz 2023 in CHF



**37%**  
Anteil Transit Schweiz



# Was bietet SBB Cargo International?

- Schweizer DNA und Werte – auch in den Ländergesellschaften – und Teil der SBB-Familie
- Alles aus einer Hand – zentral gesteuert aus der Schweiz
- Kunden haben eine Ansprechperson über alle Länder
- Starke internationale Partnerschaften und langjährige stabile Kundenbeziehungen
- Leitstelle 24/7 via Telefon, E-Mail und Chat erreichbar
- Pioniergeist und Marktführer auf dem Rhein-Alpen-Korridor
  - Erster Zug durch neuen Gotthard-Basistunnel in 2016
  - Erster Zug nach Rastatt-Unterbruch in 2017
  - Seit 2021 fährt SBB Cargo International mit 100% Ökostrom (TÜV-zertifiziert)
  - Erstmalige Umleitung via Frankreich («Dieselshuttle») in 2024 während Komplettsperre Rheintal

#BorderlessSwissQuality



# Die Situation der EVUs



- Historische Überregulierung des Sektors plus weitere Zunahme an Vorschriften, Auflagen und Audits
- Starke Abhängigkeit von externen Kostensteigerungen (Energie, Trasse, Stornos, Abstellgebühren)
- Hoher Investitionsbedarf bei Loks aufgrund weiterhin nationaler Anforderungen (Zulassungen, ETCS)
- Intensivierte Bautätigkeit, Zunahme an Streckenunterbrüchen und schlechte Performance einzelner Netzbetreiber (Bsp. nicht besetzte Stellwerke in DE) führen zu direkten Mehrkosten
- Fehlende Abstellkapazitäten entlang den wichtigsten Korridoren führen bei Streckenunterbrüchen zu tagelangen betrieblichen Auswirkungen
- Tarifgebundener Sektor mit hohen Ausbildungsanforderungen (Sprache, Streckenkenntnisse)

**Fakt:** Der Wettbewerb ist die Strasse – mit ganz anderen Rahmenbedingungen!



# Wettbewerb Strasse



- Ein LKW wird in einem Land zugelassen und kann sogleich ungehindert in ganz Europa verkehren.
- Es gibt keine nationalen Anforderungen seitens Autobahnbetreiber an die LKWs – die Autobahnnutzung ist, ausser beim Tempolimit, quasi «international standardisiert»
- Verkehrsministerien und Autobahnbetreiber führen bei LKW-Unternehmen keine vergleichbaren Audits durch.
- Nicht jeder zurückgelegte Strassenkilometer ist mautpflichtig.
- Kraftstoffe werden teilweise subventioniert.
- Kein LKW muss für eine nicht angetretene Fahrt eine Stornogebühr bezahlen.
- Entlang der Autobahnen stehen den LKWs kostenfreie Abstellplätze zur Verfügung.
- Wichtige Autobahnstrecken werden aufgrund von Bauarbeiten kaum komplett gesperrt – und schon gar nicht wegen Unterbesetzung beim Autobahnbetreiber.
- Kein tarifgebundener Sektor und tiefe Ausbildungsanforderungen (weder Sprachkenntnisse noch Streckenkenntnisse notwendig).





# Markterwartungen an den SGV



- Gleiches Preisniveau wie auf der Strasse  
→ kaum erreichbar und in Zukunft noch weniger (u.a. wegen Trassengebühren)
- Gleiche Qualität und Zuverlässigkeit wie auf der Strasse  
→ kaum erreichbar und nur mit Zusatzkosten verbunden (Reserveressourcen und Digitalisierung)
- Internationale Systemverkehre  
→ stets herausfordernder, da die verfügbaren Kapazitäten (Trassen wie Terminals) nicht international geregelt sind.



# Schlussfolgerung



**Fakt:** Obwohl die schienengebundene Bahn sicherer ist als die Strasse, wird sie fälschlicherweise als unsicher und regulierungsbedürftig angesehen.

**Fakt:** Die EVUs sollen vermehrt Bau und Unterhalt der Infrastruktur finanzieren, Strassenbau und -unterhalt werden hingegen mehrheitlich aus der Staatskasse finanziert. Es herrscht ein ungleicher Wettbewerb.

**Fakt:** Die Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse hat bereits begonnen. Noch wäre der Trend mit den richtigen Massnahmen umkehrbar.

## Fazit:

- Weitere Anstrengungen seitens EVUs bezüglich Qualität, Kommunikation und Effizienz notwendig.
- Staatliche Akteure müssen jedoch mehr Effort bezüglich nationaler Deregulierung und internationaler Harmonisierung im SGV respektive bei der Umsetzung der Kostenwahrheit auf der Strasse zeigen.

*«Wenn ich von etwas mehr will, dann mache ich es günstiger und den Zugang dazu einfacher.»*

**Aktuell sehen wir in Europa gerade das Gegenteil. Es braucht ein Mindset des Wollens!**





Wir wollen. Sie auch?  
#BorderlessSwissQuality

[www.sbbcargo-international.com](http://www.sbbcargo-international.com)

