

Aktuelle Lage und Perspektiven SGV

Pascal C. Jenni, CCO

Fachtagung Bahnjournalisten
Mutzeng, 16. September 2024





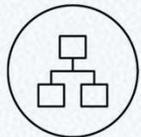
Fakten und Zahlen



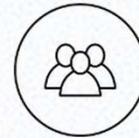
Gründungsjahr
2010



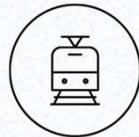
Hauptsitz
Olten (CH)



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



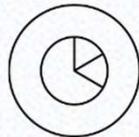
130
Lokomotiven



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

