



Zum Thema

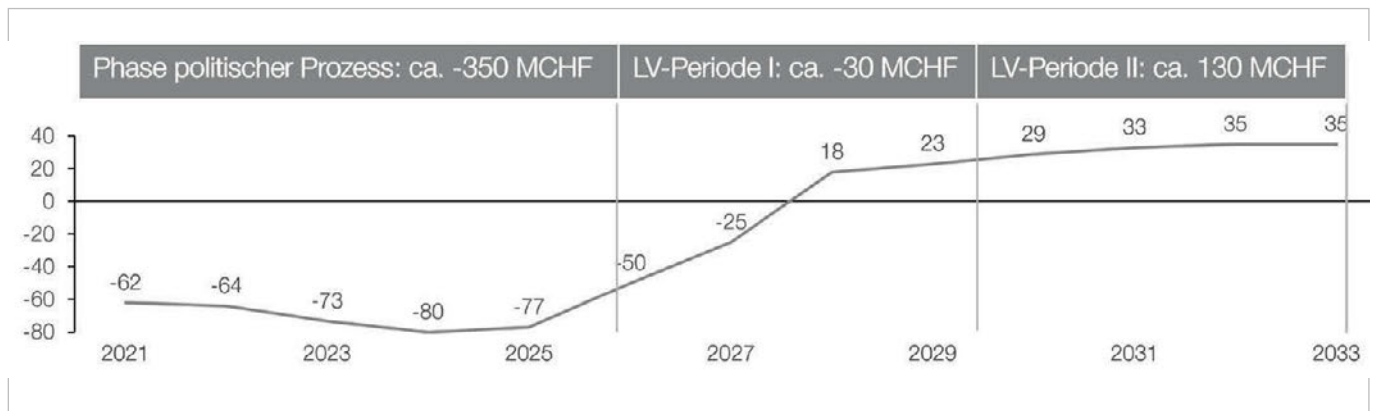
J. Lüthard zu den Änderungen bei SBB Cargo

Fragen über Fragen

Die Beschaffung von neuem Rollmaterial zielt in die richtige Richtung. Die anvisierte Senkung der Betriebskosten um 60% ist ambitioniert. Werden sich die Gesamtkosten inklusive der Kapital- und Amortisierungskosten reduzieren, so dass bis 2033 die Reinvestitionsfähigkeit realisierbar wird? Im Oktober 2016 stellte die SBB C das Produktionskonzept WLW 2017 vor,

welches im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) ab 2017 dreimal täglich die Wagen zustellte und abholte. Vorteilhaft war: die Güterzüge verkehrten nicht zur Hauptverkehrszeit des Personenverkehrs. Das Konzept war innovativ und mit seinen kurzen Transportzeiten kundengerecht. Es war die grösste Fahrplanänderung in der Geschichte der SBB C. Der stetige Mengenverlust und der grosse Ressourcenbedarf führten jedoch zu unhaltbaren Kosten. Bereits im Konzept WLW 2017 waren all die Innovationen vorgesehen, wie die automatische Bremsprobe, Funkfernsteuerung etc. Die Fortschritte dazu sind bescheiden. 2010 gründete die SBB die SBB C. Private sollten sich daran beteiligen. Das gelang auch zwischen 2020 und 2023 mit vier Logistikfirmen, die 35% des

Aktienkapitals hielten. Da sich das Geschäft nicht so entwickelte wie beabsichtigt, kaufte die SBB die privaten Anteile zurück. Folglich wäre die SBB C als Tochterfirma obsolet. Dient die SBB C nun zur Befreiung aus dem öffentlichen Beschaffungsverfahren? Unklar ist auch, wieso die Loks für mehrere Fahrleitungsspannungen und Zugsicherungssysteme ausgelegt sind. Ist das Standard bei Stadler und die Zusatzkosten sind gering? Oder sind das Vorinvestitionen für ein grösseres Einsatzgebiet? Würden die Zugsicherungssysteme für Belgien, Frankreich und Italien nachgerüstet, wären die Loks bei der SBB Cargo International AG im Nord-Süd-Korridor verwendbar. Günstige Mietkonditionen könnten einen Wettbewerbsvorteil ergeben. RB 24.2.25



Geplante Ergebnisentwicklung bei SBB Cargo inklusive Hebel und Transformationsfinanzierung (LV=Leistungsvereinbarung)

Änderungen bei SBB C – Neues Konzept für EWLV

Güterverkehr Die Schweizerische Bundesbahn SBB Cargo AG (SBB C) leidet an einem Investitionsstau. Um dem zu begegnen, bestellte die SBB C im September 2024 bei Stadler 36 vierachsige Multisystem-Lokomotiven (*Rail Business* 33/24) mit 93 Optionen. Dies ermöglicht eine Reduktion der Loktypenanzahl von sechs auf einen bis zwei Typen.

MS-Loks für Binnenverkehr

Die grundsätzlich für den Binnenverkehr vorgesehenen Loks sind für die Fahrleitungsspannungen von 15 und 25 kV AC sowie für 3 kV DC ausgerüstet. Einige Loks erhalten zudem ein Last-Mile-

Modul mit Batterieantrieb. Alle erhalten die Länderpakete für die DACH-Region.

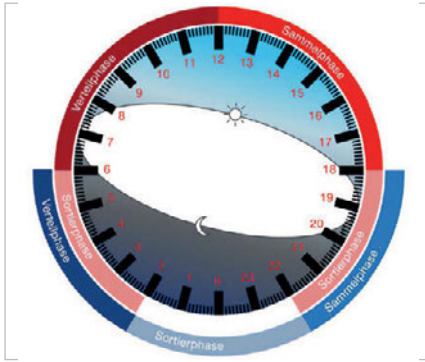
Im Januar 2025 erfolgte bei Tatra-vagonka die Bestellung von 200 Rens Flachwagen mit 370 Optionen und 70 Schüttgutwagen Fans-u mit 200 Optionen. Ziel ist die Standardisierung der heutigen Flotte mit 4400 Wagen von 27 auf drei Typen: Rens, Fans-u und Hb-billns. Bei den Güterwagen ist die Ausrüstung mit der automatischen Bremsprobe und der elektropneumatischen Bremse vorgesehen. Alle anderen Wagentypen werden angemietet.

Die SBB C ist seit 2023 wieder eine 100-prozentige Tochterfirma der Schweizerischen Bundesbahnen SBB,

Institut des öffentlichen Rechts, Spezialgesetzliche Aktiengesellschaft (SBB). Tätigt die SBB C größere Investitionen, ist die Zustimmung des SBB Verwaltungsrats (Aufsichtsrat) erforderlich. Zur Beschaffung erteilen die SBB der SBB C ein Konzerndarlehen. Die SBB C ist von Gesetzes wegen vom öffentlichen Beschaffungsverfahren befreit.

Die SBB C erhofft sich mit den Beschaffungen eine Reduktion der Betriebskosten um 60%. Bei den Rangierlokomotiven wird eine Reduktion von fünf auf einen Typen angestrebt. In lokalen Anlagen sollen die Weichen fernsteuerbar werden.

Fortsetzung auf Seite 10

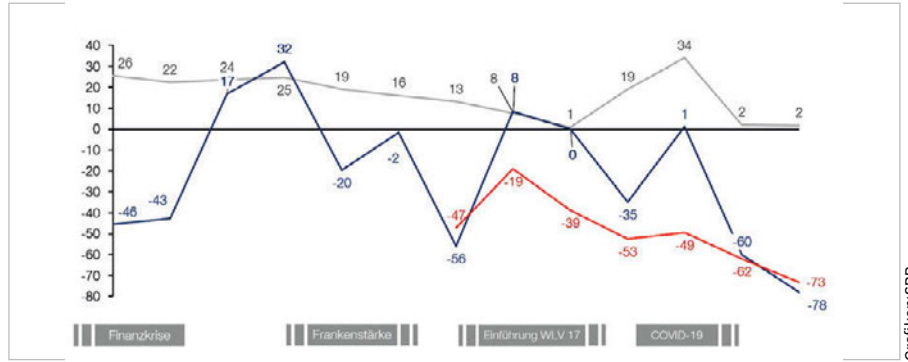


Produktion mit zweimaliger Bedienung: Rot das Tagesnetz, Blau das Nachtnetz

Fortsetzung von Seite 9

Neues Produktionsmodell im EWL

Im EWLV war die vergangene Dekade geprägt von rückläufigen Mengen und hohen Fixkosten. SBB C schreibt rote Zahlen und hat ein strukturelles Defizit (siehe Grafik rechts). Das Angebot ist an konjunkturelle Schwankungen nicht anpassbar.



Performance im EWL (grau: Abgeltung durch öffentliche Hand; blau: Ergebnis SBB Cargo vor Wertberichtigung; rot = Ergebnis EWLV inkl. KV-Mengen im EWL in Mio. CHF)

Grafiken: SBB

Bis 2033 möchte die SBB C im EWLV wieder die Reinvestitionsfähigkeit erreichen (siehe Grafik Seite 9). Dazu finden gegenwärtig Kundengespräche zur Effizienzsteigerung und Preisanpassungen statt. Außerdem soll ein neues Produktionsmodell sowie die automatische Bremsprobe mit Prüflöge zur Anwendung gelangen. Ab 2029 kommen die neuen Loks und Güterwagen zum

Einsatz. Das neue Produktionsmodell sieht im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) je ein Tages- und Nachtnetz vor. Im Tagesnetz erfolgt die Abholung bis 12:00 h und die Zustellung am Folgetag bis 12:00 h. Im Nachtnetz erfolgt die Abholung bis 18:00 h und die Zustellung bis 06:00 h (siehe Grafik links). Für beide Netze sind Bedienzeitfenster definiert. RB 24.2.25 (Lüt)

