



SBB: Ganzzüge sind rentabel, EWLK strukturell defizitär

Bilanz 2025 SBB Cargo Schweiz (SBB C) machte 2025 einen Verlust von 122 Mio. CHF. Laut SBB hat eine Wertberichtigung von Anlagevermögen das Jahresergebnis zusätzlich belastet. Ohne diesen Effekt hätte sich das Defizit auf Vorjahresniveau bewegt (2024: 76 Mio. CHF Verlust; siehe auch Seite 1). Das Defizit führt die SBB besonders auf den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) zurück. Für den EWLK stellt der Bund letztmalig für den Zeitraum bis 2029 aus der Leistungsvereinbarung 260 Mio. CHF zur Verfügung. Die Verkehrsleistung sank um 2,9%, doch habe SBB Cargo den verlorenen Mengenumsatz durch Kostensenkungen und Preisanpassungen anpassen können.

Während SBB Cargo International 2024 ein positives Ergebnis von 3,5 Mio. CHF erzielte, war es diesmal mit -4 Mio. CHF negativ. SBB führt dies auf die akzentuierte Bautätigkeit mit teilweise längeren Streckensperrungen, die schwache konjunkturelle Entwicklung in Deutschland und Italien sowie Streiks in Italien zurück, die die Verkehrsleistung negativ beeinflussten (-4,6% gegenüber Vorjahr; siehe auch Tabelle auf Seite 1). Höhere Nebenerträge, unter anderem aus Lokvermietungen, wirkten positiv.

Auf der Bilanzpressekonferenz sagte CEO Vincent Ducrot auch, dass

im Güterverkehr durchaus auch Geld verdient würde, besonders im Ganzzugverkehr; dieser sei rentabel. Das Problem sei der Einzelwagenladungsverkehr, der die Kosten nicht decke.

Änderungen bei Lokomotiven und Rollmaterial

Wie im Umfeld der Pressekonferenz zu hören war, wird, nachdem die SBB C den Inland-KV bis auf die Strecke Stabio (Tessin) – Dietikon (Zürich) zusammenstrich, auf den Einsatz von mit einer Automatischen Kupplung (AK) ausgerüsteten Tragwagen gänzlich verzichtet. Die SBB bietet die dazu verwendeten 127 Tragwagen (Bj. 2003 – 2005), die mit der Scharfenbergkupplung ausgerüstet sind, auf SBB Resale an. Damit ist der 2018 gestartete Versuch mit einer AK beendet. Die verbliebene KV-Strecke wird nun mit konventionellen Tragwagen mit Schraubkupplung in fixen Kompositionen bedient, sodass nur ein minimales Rangieren anfällt.

Bereits im Herbst 2024 bestellte die SBB C bei Stadler 36 + 93 vierachsige Mehrsystemlokomotiven. Diese Hochleistungsloks sind fernsteuerbar und 22 Loks erhalten ein Last-Mile-Modul mit Batterie. Für die Loks wird gegenwärtig ein Leasinggeber evaluiert. Zukünftig sollen alle Triebfahr-

zeuge geleast werden. Man verspricht sich dadurch eine größere finanzielle und planerische Flexibilität.

Im Januar 2025 bestellte SBB C bei Tatravagonka 200 Flachwagen Rens mit 370 Optionen, zudem 70 (+200) Schüttgutwagen Fans-u. Noch ausstehend ist die Beschaffung von Schiebewandwagen. Die Wagen werden alle die funkbasierte automatische Bremsprobe erhalten, analog zu den Wagen, die im Inland-KV zur Verwendung gelangten. Sollte irgendwann doch noch eine Digitale Automatische Kupplung (DAK) folgen, sind die Wagen dafür vorbereitet.

Von 2003 bis 2009 beschaffte die SBB von Vossloh 75 Am 843 (G 1700-2 BB), die mehrheitlich bei SBB Cargo Schweiz verwendet werden. Im Juni 2023 verkaufte SBB C dann 44 ihrer Am 843 an die Nordic Re Finance für ein Sale-and-Lease-Back. Nun sollen diese Rangierloks durch 55 umweltfreundlichere vierachsige Hybridloks (Fahrleitung/Batterie) ersetzt werden. Die Ausschreibung dazu erfolgt im Herbst 2026.

SBB Cargo Schweiz erhofft sich mit der Vereinheitlichung und Erneuerung des Rollmaterials sowie der strategischen Neuausrichtung Kostenreduktionen.

RB 16.3.26 (lüh/dr/cd)