

Medienmitteilung, 5. Juli 2010

Innovatives Geschäftsmodell für neue Cargo-Bahn

SBB Cargo und Hupac gründen SBB Cargo International

SBB Cargo und der Kombi-Operateur Hupac gründen gemeinsam eine eigenständige, neutrale Gesellschaft für den alpenquerenden Transitverkehr zwischen Deutschland und Italien. Ein vertaktetes Produktionssystem und schlanke Strukturen sollen das neue Unternehmen zum Kostenführer auf der Nord-Süd-Achse machen.

Auf Anfang 2011 gründen SBB Cargo und Hupac ein neues Eisenbahnverkehrsunternehmen, das sich auf das Fahren von Ganzzügen und Zügen des Kombinierten Verkehrs (KV) auf der europäischen Nord-Süd Achse zwischen Deutschland und Italien fokussiert. Damit hat der Verwaltungsrat der SBB seinen Stossrichtungsentscheid vom Februar zur strategischen Neuausrichtung von SBB Cargo bestätigt.

Aktionäre der Gesellschaft sind SBB Cargo (75%) und Hupac (25%), dem führenden KV-Operateur auf der Nord-Süd-Achse. Die Beteiligung weiterer Partner ist möglich. Über die neue Gesellschaft soll die jahrzehntelange Partnerschaft der beiden Unternehmen vertieft werden. Ziel ist es, gemeinsam ein starkes, marktnahes und neutrales Traktionsunternehmen aufzubauen und zu entwickeln. Mit einer auf ausgewählte Relationen bezogenen Optimierung der Ressourcen und der Halbierung der Strukturkosten soll die Kostenführerschaft im KV-Segment erreicht werden. Als Schweizer Firma wird die Qualität einen hohen Stellenwert haben.

Kunden der neuen Gesellschaft sind primär Operateure des Kombinierten Verkehrs, die vom geplanten Gesamtumsatz von CHF 300 Mio. rund 80% ausmachen werden. Auch wenn die Hupac der grösste Einzelkunde sein wird, ist das Angebot klar auf weitere Grosskunden ausgerichtet. Neben Operateuren sind dies Bahnspeditionen, andere Bahnen und einzelne Grossverlader. „Entscheidend ist, dass wir als unabhängiges und neutrales Bahnunternehmen die Traktionsleistungen zwischen

Deutschland und Italien am Markt anbieten. Dies liegt im Interesse beider Aktionäre“ erklärt Nicolas Perrin, Leiter SBB Cargo.

Die Nord-Süd-Achse wird von mehreren Cargo-Bahnen dominiert. Neben SBB Cargo führen inzwischen einige Bahnen Güterzüge auf dieser Achse. Die intensive Wettbewerbssituation führt zu einem starken Druck auf die Preise und zu geringen Margen für die Traktionäre. „Die jetzt beschlossene Weiterentwicklung ermöglicht es, auch in Zukunft als Schweizer Unternehmen auf der zentralen europäischen Güterachse tätig zu bleiben. Im Hinblick auf den Gotthard-Basistunnel müssen die zwei stärksten Schweizer Akteure ihre Kräfte bündeln. Nur so haben wir Chancen, dem Druck ausländischer Bahnen aktiv eine eigene Lösung entgegen zu setzen“, erklärt Hans-Jörg Bertschi, Verwaltungsratspräsident der Hupac.

Neutrales Traktionsangebot für alle Kunden zu gleichen Bedingungen

Das Geschäftsmodell des neuen Carriers ist ein Novum im Schienengüterverkehr. Über die Beteiligung von Hupac werden erstmals die Kunden des kombinierten Verkehrs Mitverantwortung für die Strategie und die Entwicklung eines Bahnunternehmens tragen. „Entgegen des europäischen Trends haben wir ein Modell entwickelt, in dem nicht die Bahn den Kombi-Operateur integriert und somit faktisch seine Handlungsfreiheit ausschaltet“, so Hans-Jörg Bertschi. In der neuen Bahngesellschaft kommen zwei unabhängige Partner zum Zuge: SBB Cargo bringt Traktionsressourcen und bahntechnisches Know how ein, während Hupac über eine europaweite Marktpräsenz verfügt und einen wichtigen Teil des Transportvolumens beisteuert. Hupac wird auf strategischer Ebene die marktorientierte Entwicklung der neuen Gesellschaft aktiv mitprägen, was schliesslich allen Kunden des neuen Carriers zugute kommen wird. Die Verladerschaft steht hinter dieser Art der Zusammenarbeit, denn sie fördert Marktnähe und Effizienz und trägt zur Bahnliberalisierung bei. SBB Cargo International wird eigenständig handeln und Neutralität gegenüber allen Kunden wahren. Gemeinsames Ziel ist eine zuverlässige Bedienung und eine verlässliche, kontinuierlich optimierte Auslastung der Kapazitäten.

Standort auf der Nord-Süd-Achse

Das neue Unternehmen wird rund 480 Stellen anbieten, davon 237 Lokführer und 76 Stellen für operatives Personal. Die Planung, Disposition und Administration werden rund 170 Stellen umfassen. SBB Cargo International wird von Beginn an eigenes Lokpersonal in Deutschland und Italien haben. In der Schweiz wird Lokpersonal vorerst von SBB Cargo angemietet.

Schweizerische Bundesbahnen SBB
Zentralbereich Kommunikation
Hochschulstrasse 6 · CH-3000 Bern 65
Tel. +41 (0) 512 20 41 11 · Fax +41 (0) 512 20 43 58
www.sbb.ch/press

Hupac AG
Kommunikation
Viale A. Manzoni 6 CH-6830 Chiasso
Tel. +41 91 6952936
itonndorf@hupac.ch

Durch die Ausgliederung des internationalen Verkehrs in die neue Gesellschaft erfolgt bei SBB Cargo in den nächsten zwei Jahren ein Abbau von 157 Stellen. Der Stellenabbau wird sozialverträglich gestaltet. Die SBB wird dabei im Rahmen des Gesamtunternehmens Möglichkeiten zur Umqualifizierung anbieten und kann dank Wachstum in anderen Bereichen auch neue Anstellungschancen anbieten. Hierbei werden alle zur Verfügung stehenden Lösungen des konzernweiten Arbeitsmarktes der SBB genutzt, inkl. Angebote in anderen Bereichen des Unternehmens, Ausnutzen der Fluktuation, Frühpensionierungen und falls notwendig auch Outplacement. Zu Entlassungen kommt es im GAV-Bereich nicht.

Der Standort der neuen Gesellschaft wird voraussichtlich im Raum Basel-Olten-Luzern sein. Die Suche nach einem geeigneten Bürogebäude läuft. Die heute bestehenden Depotstandorte auf der Nord-Süd-Achse in der Schweiz werden beibehalten. Neu werden die Lokführer vermehrt innerhalb eines Landes eingesetzt. Basel wird dabei der zentrale Drehpunkt des Produktionskonzeptes für Gotthard- und Lötschbergachse sein. Die Zahl der Lokführerinnen und Lokführern an den Standorten von SBB Cargo im Tessin und der Zentralschweiz wird im heutigen Umfang beibehalten. In Deutschland wird der heutige Personalstandort in Offenburg mittelfristig nach Mannheim verlegt. Die übrigen Standorte in Deutschland und Italien bleiben vorerst bestehen. Die heutigen Tochtergesellschaften für die Produktion in Deutschland und Italien werden in die neue Gesellschaft integriert. Chemoil, die auf den Transport von Mineralöl und Chemieprodukten spezialisierte Tochtergesellschaft, bleibt Tochter von SBB Cargo AG.

Mit neuem Produktionssystem zu nachhaltigem wirtschaftlichen Erfolg

Die neue Gesellschaft wird anfangs 2011 den Betrieb aufnehmen. Dazu werden vorerst 109 Streckenlokomotiven aus der bestehenden Flotte von SBB Cargo angemietet, darunter 59 moderne Mehrsystemloks für den grenzüberschreitenden Einsatz. Kernelement der Unternehmensstrategie ist die Erhöhung der Produktivität von Lokomotiven und Lokführern. Dies soll über ein vertaktetes Produktionssystem mit hohen Lokumläufen und reduzierten Standzeiten sowie über die Konzentration auf aufkommensstarke Relationen erreicht werden. Bis 2013 soll das Unternehmen profitabel werden und mittelfristig Investitionen aus eigener Kraft vornehmen. „Mit SBB Cargo International schaffen wir einen starken Player auf dieser Achse, unterstützen die Verkehrsverlagerung und tragen zum Wachstum des Wirtschaftsstandorts Schweiz bei“, unterstreicht Nicolas Perrin, Leiter SBB Cargo.

Umfassendes Angebot von SBB Cargo in der Schweiz

Durch die Ausgliederung kommt es auch zu Veränderungen bei der heutigen SBB Cargo AG. Diese wird sich zukünftig auf den Binnenverkehr in der Schweiz sowie im Verbund mit anderen Güterbahnen auf den Transport von Import- und Exportsendungen konzentrieren. Das bestehende Netz im Wagenladungsverkehr wird in der heutigen Grössenordnung beibehalten. Mit der verstärkten Ausrichtung auf Branchen und Grosskunden will SBB Cargo ihr Angebot besser auf den Markt ausrichten. Bereits die 15 grössten Kunden erwirtschaften 59% des Umsatzes, nutzen 74% aller Bedienpunkte und buchen 77% aller Wagentypen. Damit ist ein wesentlicher Teil des heutigen Angebots als Ausgangsbasis gegeben. Sowohl die Schweizer Wirtschaft wie die SBB haben seit Jahren stark in den Güterverkehr auf der Schiene investiert.

Die Position im Kombinierten Verkehrs (KV) will SBB Cargo auch im Binnenverkehr mit dem neuen Produkt „Bahn & Umlad“ ausbauen. Langfristig prüft SBB Cargo dabei auch innovative Lösungen, die für die vergleichsweise kurzen Distanzen in der Schweiz geeignet sind. Im Import/Export spielt primär der Verkehr ab den Nordseehäfen eine wesentliche Rolle. Dafür ist der Bau des geplanten neuen Gateway-Terminals Limmattal in Dietikon eine wichtige Voraussetzung.

Standardisierung und Ausrichtung auf Kundenanforderungen

Mit der Neupositionierung wird SBB Cargo ihr Angebot stark standardisieren. „Damit machen wir einen Schritt, der in der Logistikbranche üblich ist, bei den Bahnen bis heute aber noch nicht Fuss gefasst hat“ erklärt Nicolas Perrin. „Standardprozesse und definierte Leistungskomponenten werden wir je nach Kundenbedürfnis zusammenstellen können. Dies schafft Transparenz für eine verursachergerechte Preisbildung und in der Abrechnung. Bekanntlich werden durch erhöhte Transparenz auch weitere Optimierungspotentiale sichtbar, die zusammen mit den Kunden in einem länger dauernden Prozess realisiert werden. Deshalb gehe ich nicht von einer wesentlichen Einschränkung unserer Leistungen aus.“

Die Standardisierung soll die Einführung einer Standardsoftware, Prozessoptimierungen und die Verbesserung der Kapazitätsbewirtschaftung ermöglichen. Nur wenn es SBB Cargo gelingt, alle Ressourcen richtig zu dimensionieren und besser auszulasten, kann das Binnennetz kostendeckend betrieben werden. Gleichzeitig müssen auch im Schweizer Teil der Aktivitäten von SBB Cargo die Strukturkosten langfristig auf ein branchenübliches Niveau gesenkt werden. Parallel zur Ausgliederung des Transitverkehrs in eine separate Gesellschaft wird SBB Cargo in der Schweiz den Schritt in eine prozessorientierte Organisation vornehmen. Die Organisationsstruktur wird im zweiten Halbjahr 2010 entsprechend angepasst werden.

Schrittweise Umsetzung

Die Strategie im Schweizer Wagenladungsverkehr wird schrittweise über mehrere Jahre umgesetzt. Ziel von SBB Cargo ist es, dass der Schweizer Wagenladungsverkehr mittelfristig ein positives Ergebnis erzielt, das auch die notwendigen Reinvestitionen in Rollmaterial und den Finanzaufwand abdeckt. In enger Zusammenarbeit mit den Kunden und SBB Infrastruktur werden damit die Voraussetzungen für einen langfristig erfolgreichen Güterverkehr im hoch ausgelasteten Schweizer Schienennetz geschaffen.