

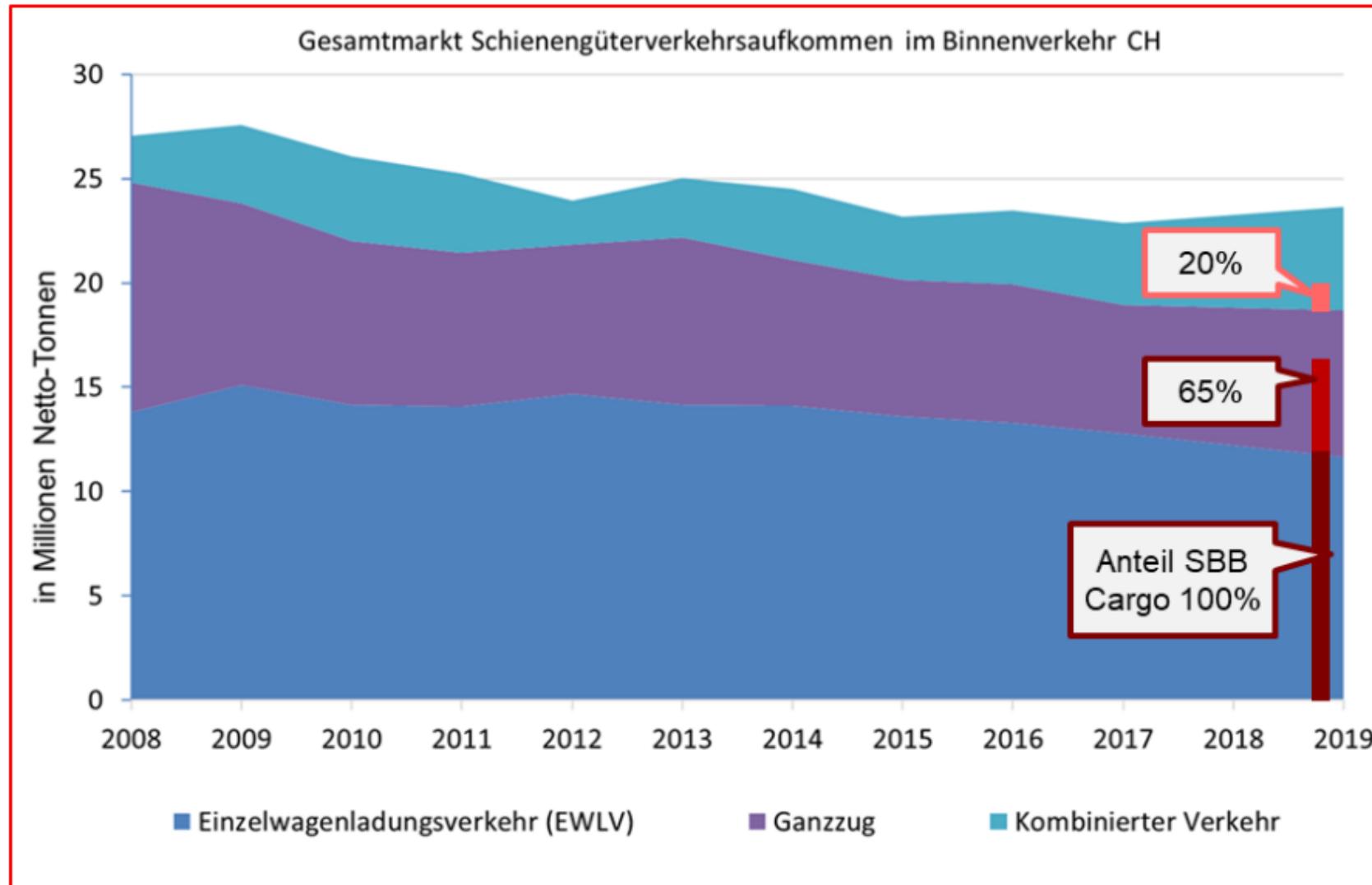
Zukunft Schienen- Güterverkehr.

Bern, 16. November 2021



Ausgangslage

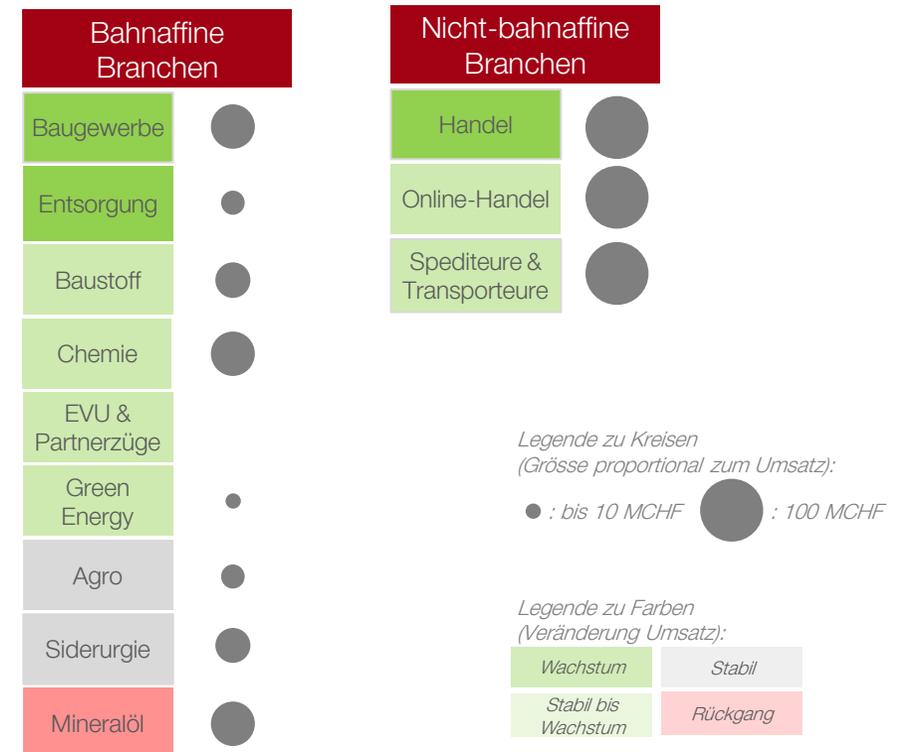
Der Binnengüterverkehr auf der Schiene entwickelt sich rückläufig
– SBB Cargo ist Marktführer.



ARE wie auch SBB gehen davon aus, dass der Güterverkehrsmarkt wächst. Aber nicht alle Güter sind schienenaffin.

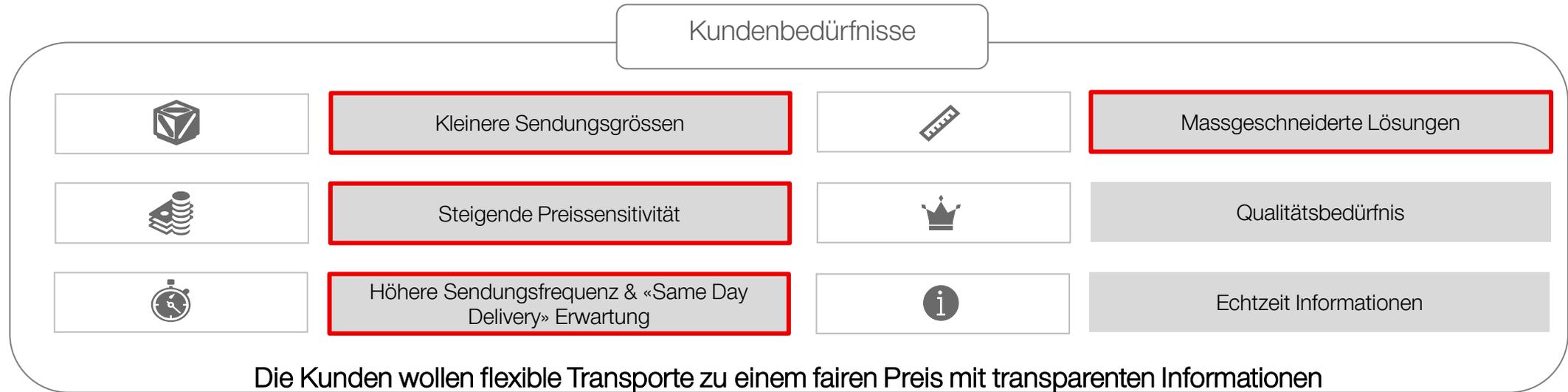
ARE erwartet ein starkes Güterverkehrswachstum bis 2040

Güterstruktureffekt der Branchen setzt Bahn unter Druck



Kunde / Wettbewerbsfähigkeit

Unterschiedliche und ändernde Kundenbedürfnisse werden in starrem Netz abgebildet..

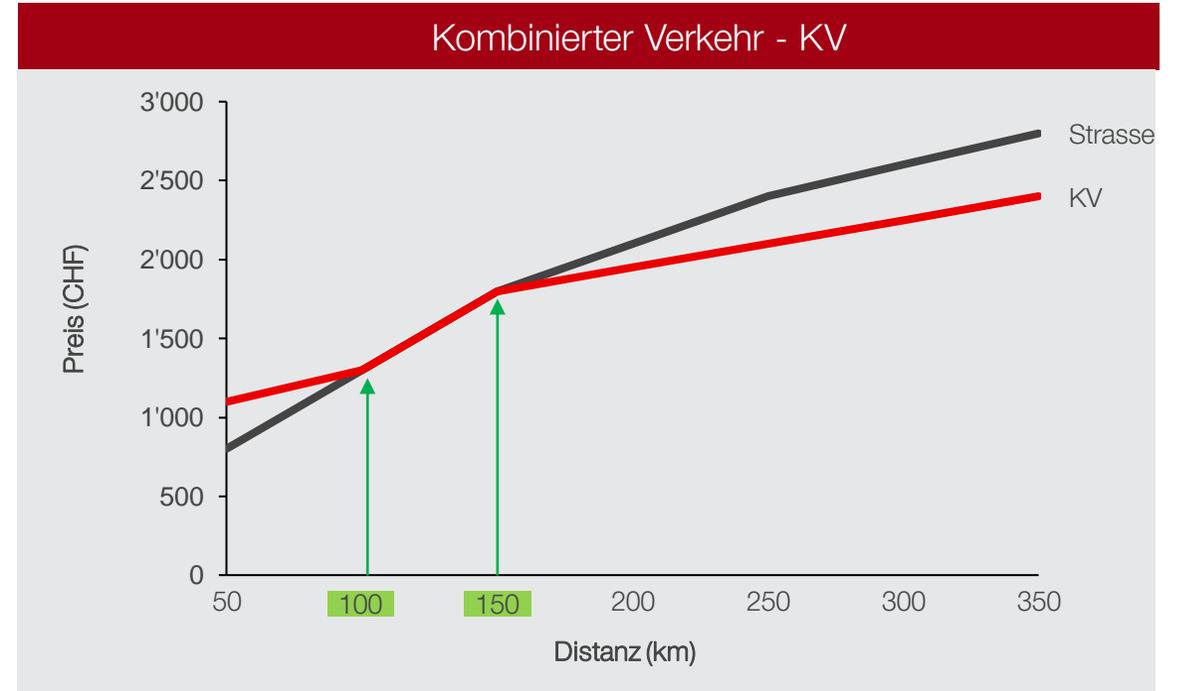
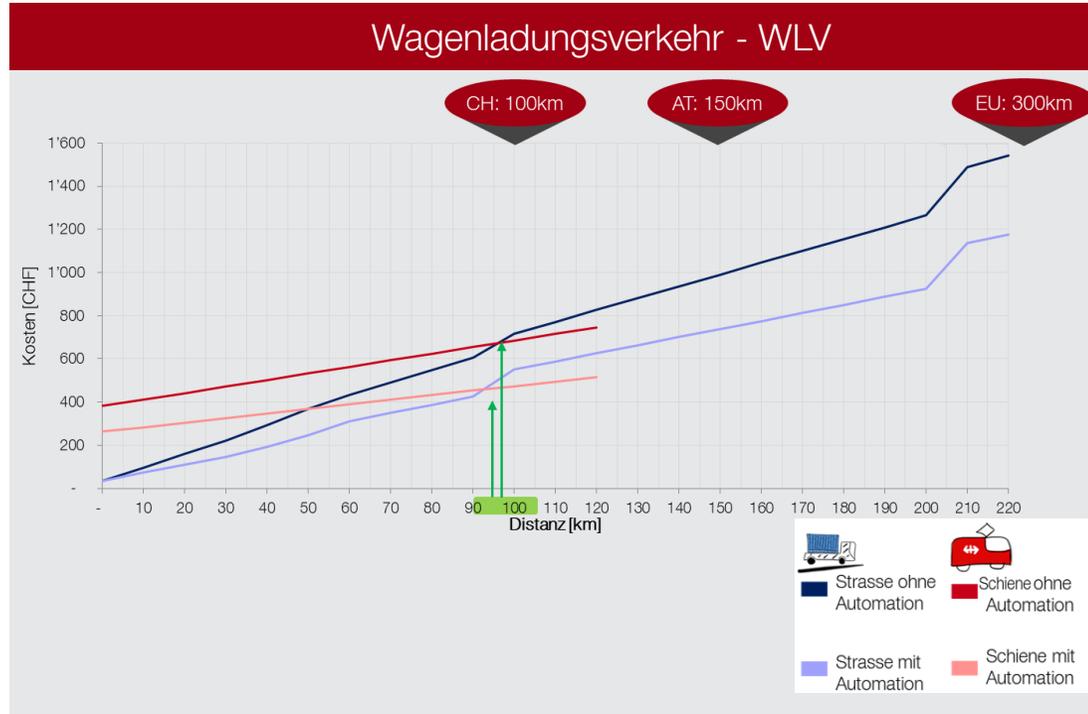


Massgeschneiderte Kunden-Lösungen für Ihre Wettbewerbsfähigkeit.

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Massgeschneidertes Angebot auf ein Kundenbedürfnis			
Menge			
Preis			
	Markpreis möglich	Markpreis möglich	Markpreis nicht möglich



SBB Cargo ist im WLV und KV ab ca. 100 km wettbewerbsfähig gegenüber der Strasse. Im WLV ist SBB Cargo damit führend in Europa.





Wettbewerbsfähigkeit SBB Cargo anhand gewonnener Ausschreibungen.



Branchenvergleich mit anderen GAV des Schienengüterverkehrs.



Regulation und unternehmerische Herausforderungen



Beim Wagenladungsverkehr liegt das Auslastungsrisiko zu 100% bei SBB Cargo. Dies bei Tiefstmargen. Unternehmerisch ist dies nicht interessant.

Renditepotenzial im
Wagenladungsverkehr

Auslastungsrisiko im
Wagenladungsverkehr

Ein eigenwirtschaftlicher Binnenverkehr ist Teil der strategischen Ziele des Bundes – und ist inkompatibel mit den Erwartungen.

Rahmenbedingungen

GüTG

Nach Gütertransportgesetz müssen Angebote im Schienengüterverkehr eigenwirtschaftlich sein.
Kantone könnten Transporte bestellen mit Unterstützung Bund (aktuell nicht genutzt).

Strategische Ziele des Bundesrates für die SBB (Auszug)

Das Segment Güterverkehr ...

- entwickelt und erbringt attraktive, sichere, pünktliche und qualitativ hochwertige Mobilitätslösungen.
- SBB Cargo betreibt ein marktorientiertes und eigenwirtschaftliches Angebot

VS.

Erwartungen

Implizite Erwartungen durch Bund, Kantone und Unternehmen an SBB

Cargo:

- Beitrag an Verkehrsverlagerung
- Flächendeckendes Angebot
- Wettbewerbsfähige Preise
- ...

Die politische Ebene hat den Handlungsdruck erkannt. Es bestehen mehrere Optionen für eine zukunftsfähige Güterbahn.

- Auf Bundesebene sind mehrere Vorstösse hängig, die eine Prüfung von Massnahmen fordern, welche die Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene begünstigen
- Der Lösungsfindungsprozess hat begonnen. Es müssen sowohl volks- und betriebswirtschaftlichen Kriterien, als auch den Bedürfnissen der Kunden Rechnung getragen werden
- Aus unternehmerischer Perspektive sind mehrere Optionen denkbar – allerdings mit unterschiedlichen volkswirtschaftlichen Auswirkungen:

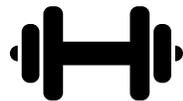
	Option 1	Option 2	Option 3
	Fokus auf Grosskunden mit grossen Mengen über lange Distanzen, zuverlässig und mit hoher Präzision	Individuelles plus stark standardisiertes Angebot mit WLV an grossen Kundenstandorten	Heutige Netzgrösse mit Feinverteilung
	Keine gesetzliche Anpassung und finanzielle Abgeltung nötig	Anpassung GüTG nötig sowie Verlagerungsimpulse von Seiten Bund	Anpassung GüTG nötig sowie Finanzierungsbeitrag an Grundnetz/Grundangebot
	kein Beitrag zur Verlagerung auf die Schiene und Klimaziele, zudem Rückverlagerung (510'000 LkW)	kein Beitrag zur Verlagerung, zudem Rückverlagerung (218'000 LkW)	Volkswirtschaftlicher Nutzen durch Verkehrsverlagerung, CO2-Einsparung sowie gesteigerte Flächeneffizienz

Die Automation macht den Wagenladungsverkehr schneller und steigert die Attraktivität für Kunden und Mitarbeiter.

Der heutige manuell formierte Wagenladungsverkehr ist ...



zeitaufwendig



Körperlich belastend

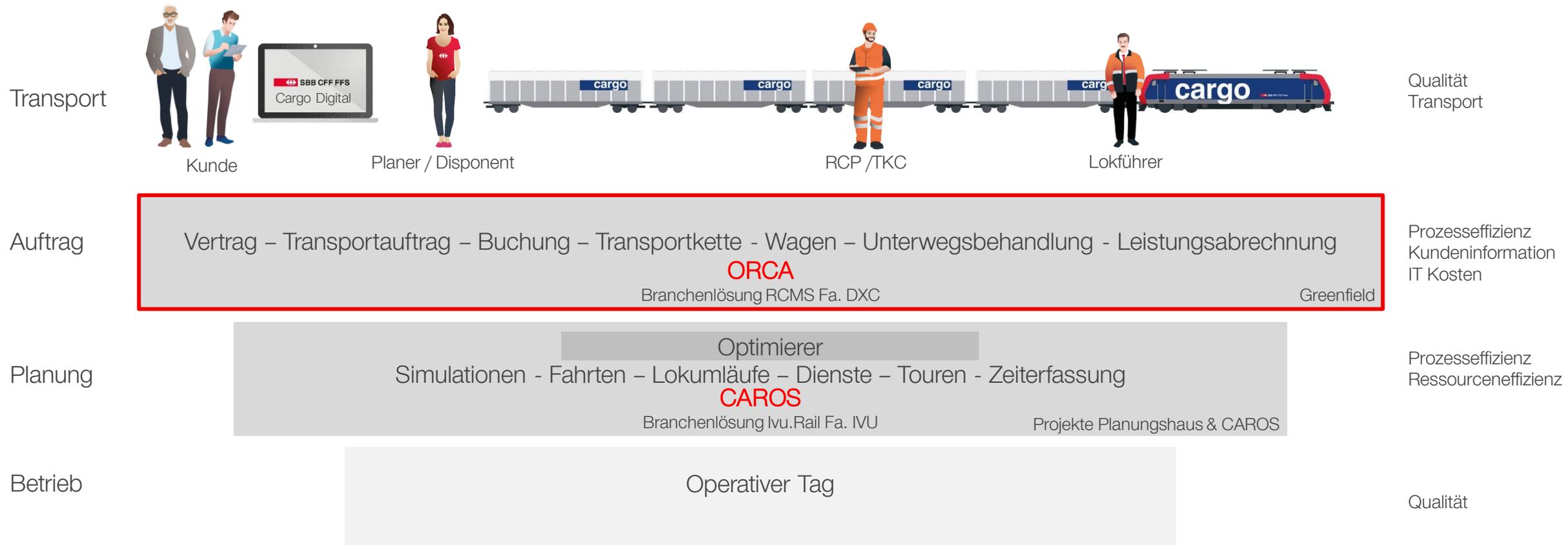


wenig digitalisiert

Automation bringt ...

- Deutlichen Zeitgewinn in der Zugzusammenstellung durch automatisches Kuppeln
- Bremsprobe in 7 anstatt 30-40 Minuten
- Keine Mitarbeiter mehr zwischen den Güterwagen
- Kuppeln/ Entkuppeln automatisch ohne körperliche Anstrengung
- Bremsprobe ohne lange Wegstrecken im Gleisfeld
- Digitale automatische Kupplung als physischer Backbone für den digitalen Güterzug: track&trace, Strom auf dem Wagen, Zustandsdaten etc.
- Zugintegrität des Güterzugs als Voraussetzung für Moving Blocks und damit erhöhte Netzauslastung

Kernprozesse der integrierten Planung und Transportabwicklung werden durch die Kernsysteme CAROS und Greenfield-ORCA unterstützt.



Strategische Ziele.

Puls der **Wirtschaft**

Kundenbedürfnis

Flexibilität

Wettbewerbs-
fähigkeit

Unternehmensbedürfnis
Eigenwirtschaftlichkeit

Margen-
Wachstum

Reduktion
Risiko

Gesellschaftsbedürfnis

Erhöhung
Modalsplit

Nachhaltigkeit

PULS
der Schweizer
Wirtschaft

 SBB CFF FFS Cargo



Danke, merci & grazie.