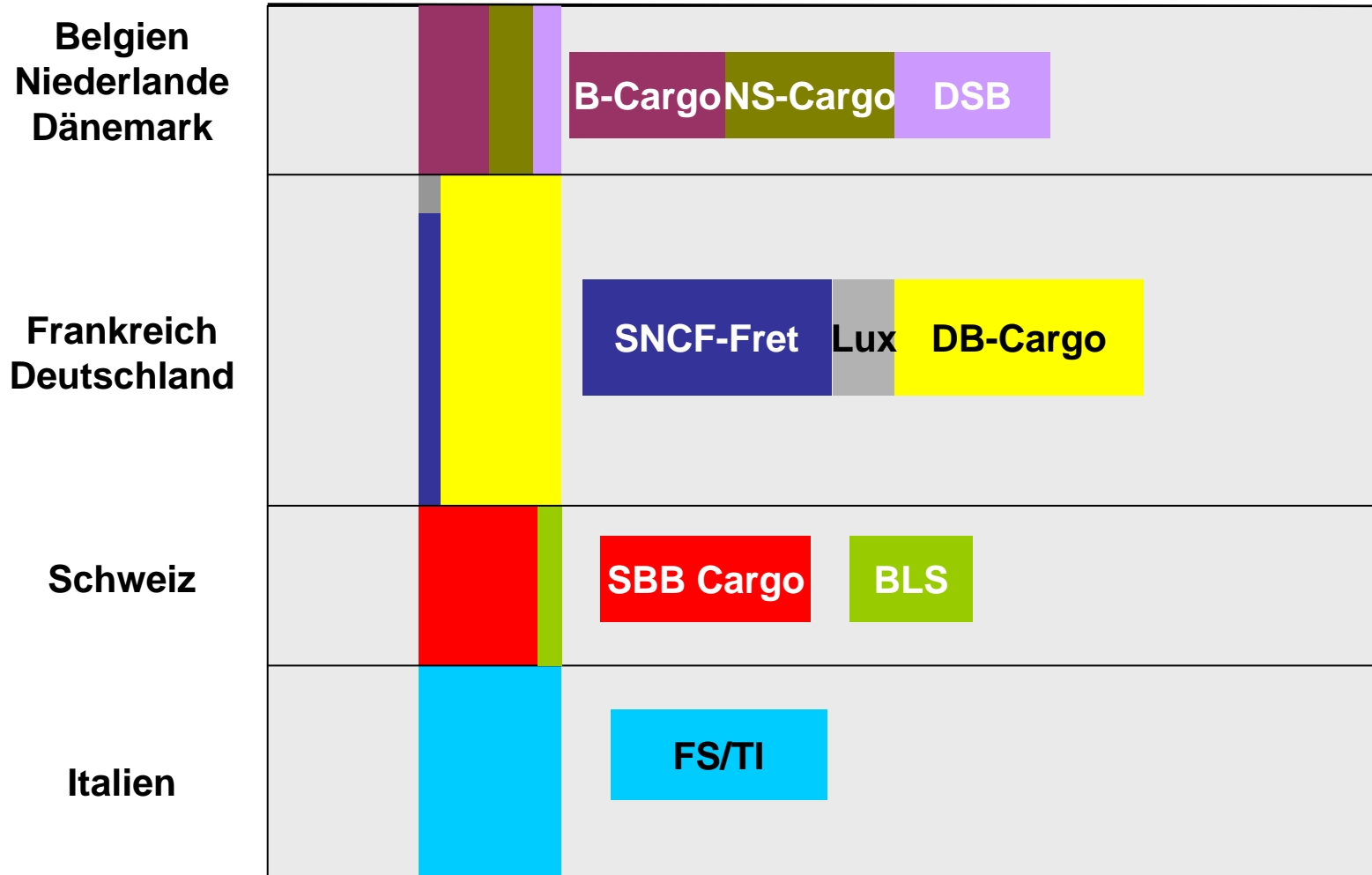


# Liberalisierung als Chance

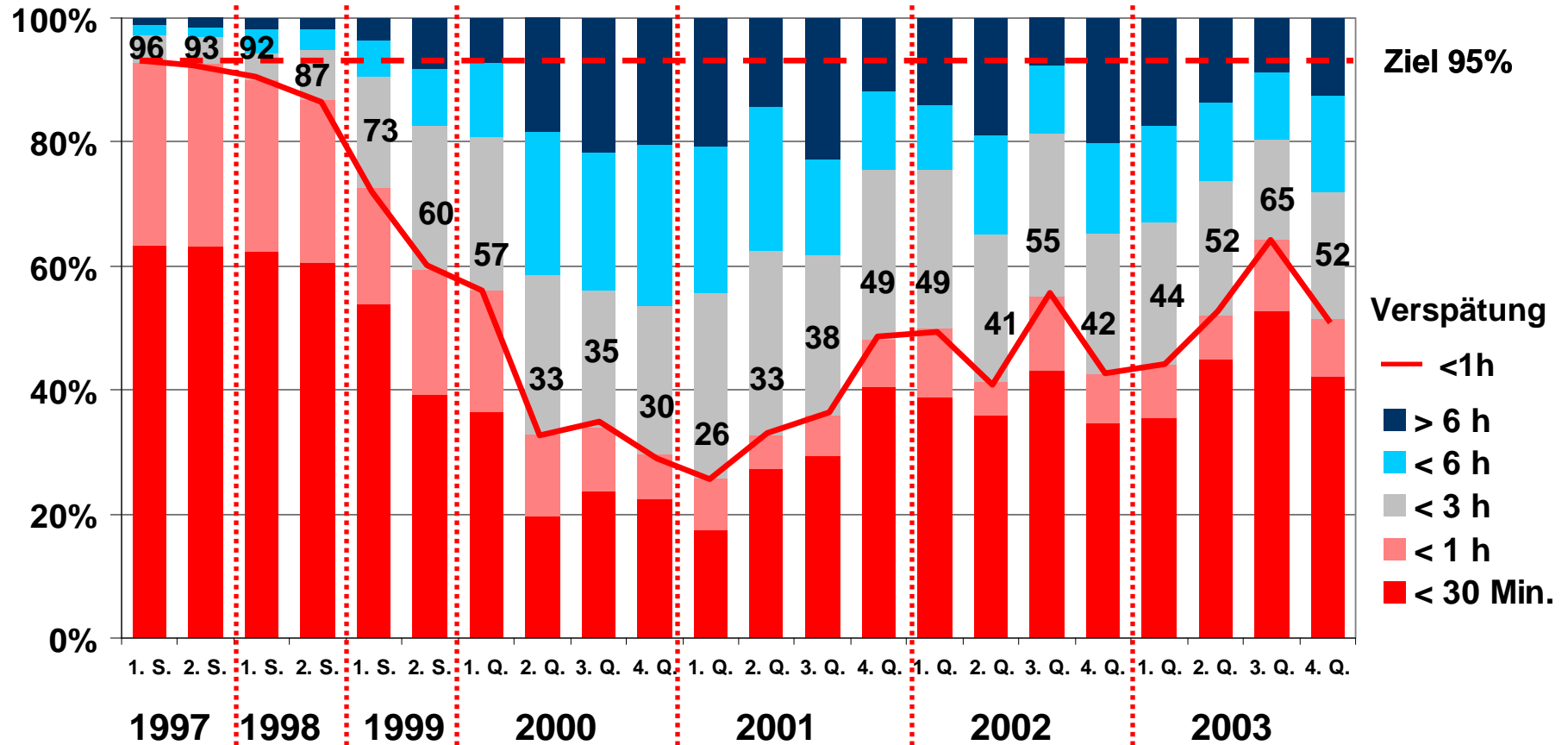


# Die alte Bahnwelt auf der Nord-Süd



# Pünktlichkeit der Hupac-Züge auf der Achse Gotthard-Luino

## Qualitätsprobleme im Kombiverkehr



# Qualitätskatastrophe im WLV nach Italien

| Versand | Ankunft | Wagen           | Tage      |
|---------|---------|-----------------|-----------|
| 01.09.  | 13.10.  | 2185 150 0131-9 | <b>42</b> |
| 01.09.  | 13.10.  | 2185 150 0347-1 | <b>42</b> |
| 01.09.  | 13.10.  | 2185 150 0113-7 | <b>42</b> |
| 02.09.  | 24.09.  | 2185 150 1418-9 | <b>22</b> |
| 03.09.  | 13.10.  | 2185 150 0486-7 | <b>40</b> |
| 03.09.  | 13.10.  | 2185 150 1205-0 | <b>40</b> |
| 04.09.  | 13.10.  | 2185 150 0629-2 | <b>39</b> |
| 04.09.  | 28.10.  | 2185 150 0853-8 | <b>54</b> |
| 04.09.  | 13.10.  | 2185 150 1486-6 | <b>39</b> |
| 05.09.  | 13.10.  | 2185 150 0135-0 | <b>38</b> |
| 08.09.  | 13.10.  | 2185 150 1409-8 | <b>35</b> |
| 08.09.  | 13.10.  | 2185 150 1283-7 | <b>35</b> |
| 08.09.  | 13.10.  | 2185 150 0305-9 | <b>35</b> |
| 08.09.  | 28.10.  | 2185 150 0810-8 | <b>50</b> |
| 09.09.  | 07.10.  | 2185 150 1419-7 | <b>28</b> |
| 09.09.  | 13.10.  | 2185 150 1459-3 | <b>34</b> |
| 09.09.  | 13.10.  | 2185 150 0520-3 | <b>34</b> |
| 09.09.  | 13.10.  | 2185 150 1094-8 | <b>34</b> |

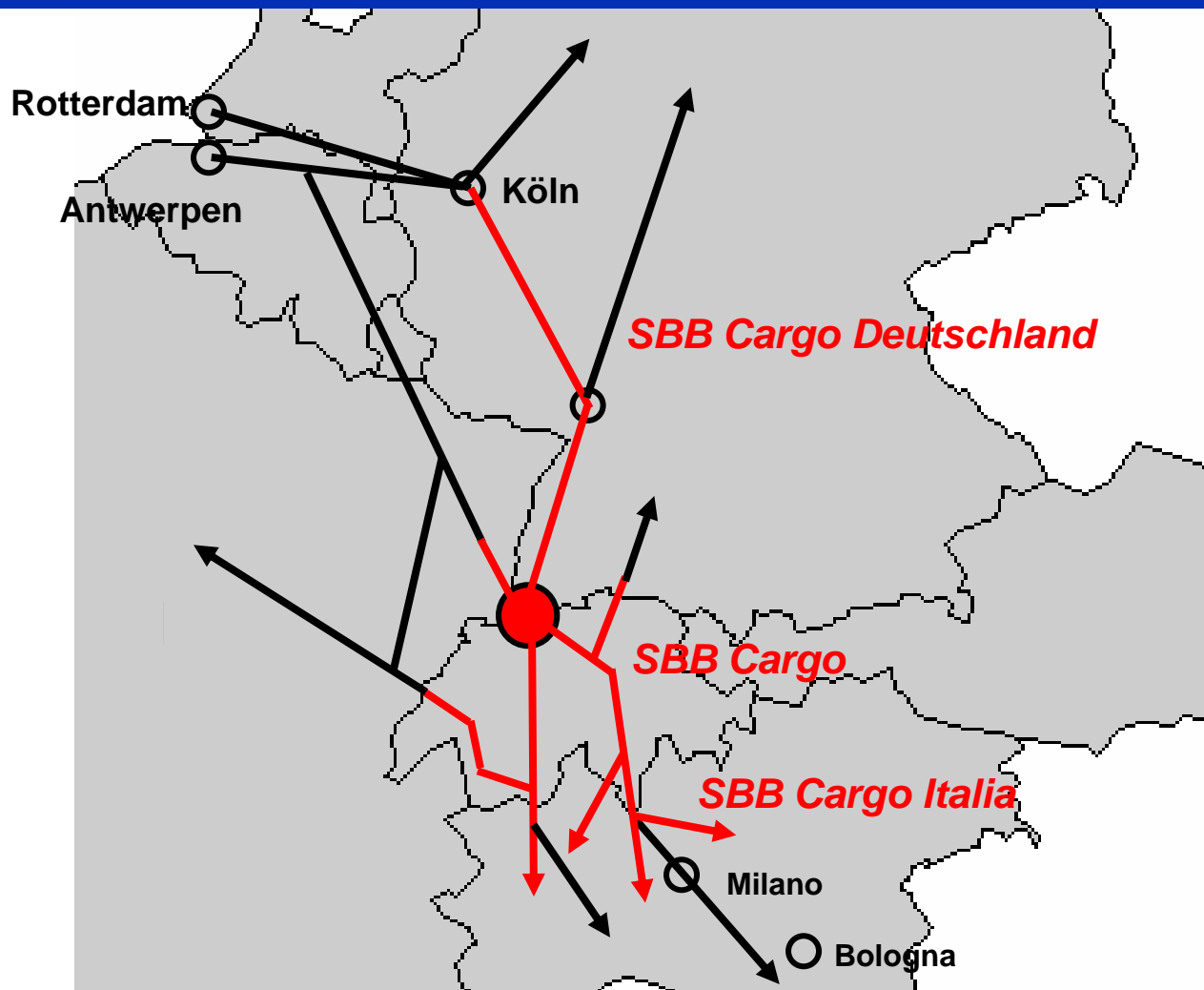
| Versand | Ankunft | Wagen           | Tage      |
|---------|---------|-----------------|-----------|
| 10.09.  | 13.10.  | 2185 150 0871-0 | <b>33</b> |
| 11.09.  | 13.10.  | 2185 150 0844-7 | <b>32</b> |
| 11.09.  | 13.10.  | 2185 150 0641-7 | <b>32</b> |
| 12.09.  | 13.10.  | 2185 150 0432-1 | <b>31</b> |
| 15.09.  | 13.10.  | 2185 150 0060-0 | <b>28</b> |
| 15.09.  | 13.10.  | 2185 150 1291-0 | <b>28</b> |
| 17.09.  | 13.10.  | 2185 150 1199-5 | <b>26</b> |
| 17.09.  | 13.10.  | 2185 150 0818-1 | <b>26</b> |
| 17.09.  | 13.10.  | 2185 150 1046-8 | <b>26</b> |
| 18.09.  | 13.10.  | 2185 150 0976-7 | <b>25</b> |
| 18.09.  | 13.10.  | 2185 150 0566-6 | <b>25</b> |
| 19.09.  | 28.10.  | 2185 150 0535-1 | <b>39</b> |
| 22.09.  | 28.10.  | 2185 150 0621-9 | <b>36</b> |
| 23.09.  | 28.10.  | 2185 150 1367-8 | <b>35</b> |
| 23.09.  | 07.11.  | 2185 150 1245-6 | <b>44</b> |
| 24.09.  | 28.10.  | 2185 150 0164-0 | <b>34</b> |
| 24.09.  | 28.10.  | 2185 150 1547-5 | <b>34</b> |
| 29.09.  | 07.11.  | 2185 150 0673-0 | <b>38</b> |



## Liberalisierung des Schienengüterverkehrs

- **EU Richtlinie 91/440/EWG** **1991**  
Trennung Infrastruktur / Verkehr  
Zugang Infrastruktur für Dritte auf spez. Korridoren
- **Revision Eisenbahngesetz** **1996**  
Bestellprinzip Regionalverkehr
- **Bahnreform 1 / Netzzugangsverordnung (NZV)** **1999**  
Freier Netzzugang im Güterverkehr
- **Entscheid EU-Parlament (22. April 2004)**  
Kabotage **2006**  
Totale Liberalisierung der Binnennetze **2007**

# SBB Cargo auf der Nord-Süd-Achse



## Veränderungen in der Welt des Schienengüterverkehrs

### Entwicklung DB Cargo - Gruppe

- Kauf der staatlichen Güterbahnen Niederlande und Dänemark
- Kauf Schenker, Schaffung Stinnes-Gruppe, Kauf Hangartner
- Faktische Integration BLS Cargo, Beteiligung an Railtraktion am Brenner, Aufbau einer Privatbahn südlich Mailand

### Entwicklung SBB Cargo

- Aufbau von SBB Cargo Deutschland, Aufbau von SBB Cargo Italien
- Restrukturierung mit Verlustabbau. 2002: - 96 Mio. SFR, 2003: - 33 Mio. SFR.

### Entwicklung FS Trenitalia Cargo

- Beteiligung am deutsche Bahnunternehmen TXLogistik, Kooperation mit der Slowenischen Bahn
- Steigende Verluste. 2003 Betriebsertrag 910 €, Verlust 250 Mio. €

### TUI / Hapag-Lloyd verkauft VTG

# Die neue Bahnwelt der Nord-Süd-Achse

Belgien  
Niederlande  
Dänemark

B-Cargo

HGK, RAG,  
Connex

DB - Gruppe

Frankreich  
Deutschland

SNCF-Fret

Lux

SBB Cargo

DB -  
Gruppe

TxL

Schweiz

SBB Cargo

DB - Gruppe

TxL

Italien bis  
Mittelitalien

SBB Cargo

FNC

FS/TI

# SBB Cargo erfüllt die Anforderungen der Kunden

- **Verlässlichkeit, Pünktlichkeit und grenzüberschreitende Zuverlässigkeit garantiert durch *eine* Bahn.**
- **Wahl zwischen *mehreren* Bahnangeboten.**
- **Konkurrenzfähiger Preis im Vergleich mit der Bahn- *und* der Strassenkonkurrenz**

Von Deutschland über die Schweiz nach Italien

# Erste und bisher einzige grenzüberschreitende Bahn



Deutschland (Zug für HUPAC in Köln)

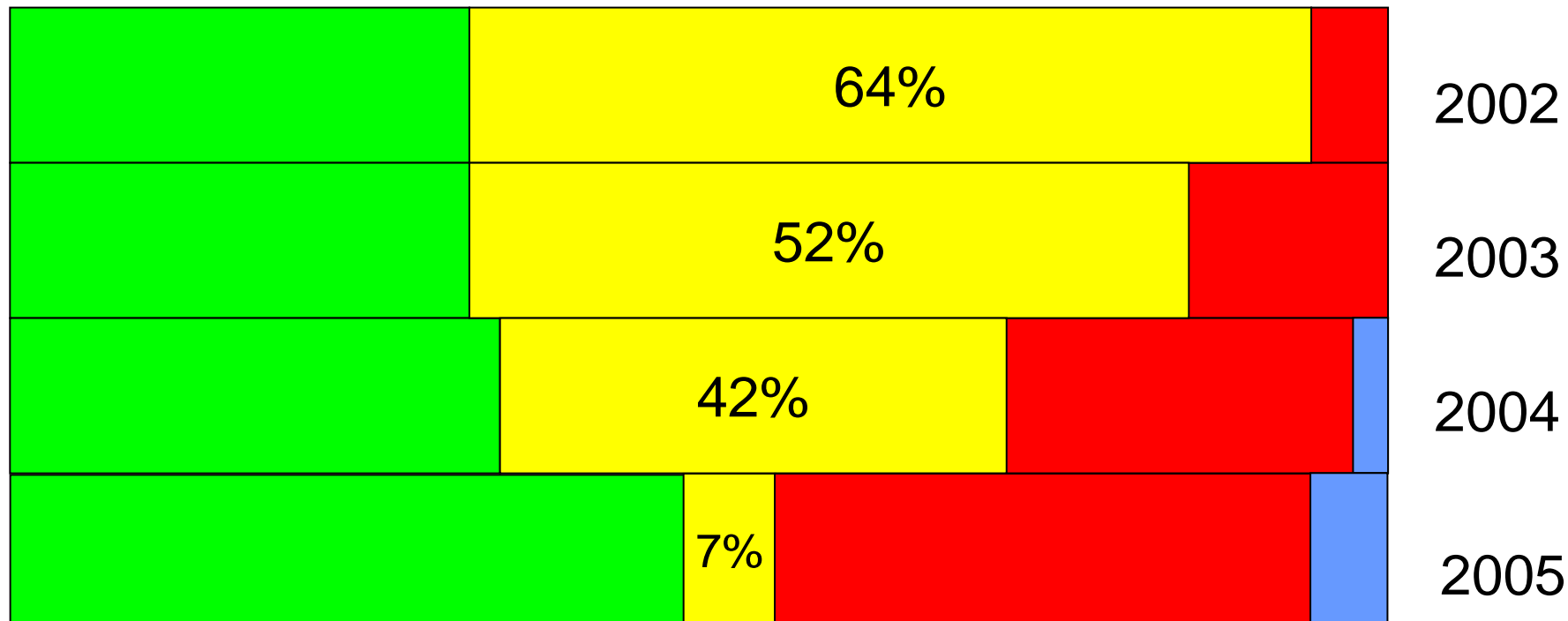
Italien (Zug für HUPAC nördlich Pallanzeno)



Der liberalisierte Schienengüterverkehr verlangt von den Bahnen im Bereich des internationalen Wagenladungsverkehrs neue Geschäfts- und Produktionsmodelle

# Kooperationsverkehrs (vor allem WLV) auf der Nord - Süd - Achse

Schätzung und Prognose



**Marktanteil Kooperationsverkehr**

# Liberalisierung im Wagenrecht

Neues COTIF, welches als Anhang D-CUV die „Rechtsvorschriften für Verträge von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr“ enthält, tritt am 1. Januar 2005 in Kraft.

- Grössere Freiheitsgrade für EVU's zur Wagenverwendung im Rahmen des Wettbewerbs; Gleichbehandlung von P – und Bahnwagen.
- Ablösung des RIV (bzw. der UIC-Merkblätter 433 und 922 für P – Wagen) erforderlich.
- Derzeit laufen im Rahmen der UIC / UIP Aktivitäten zur Ausarbeitung der Neugestaltung („Allgemeiner Verwendungsvertrag“).

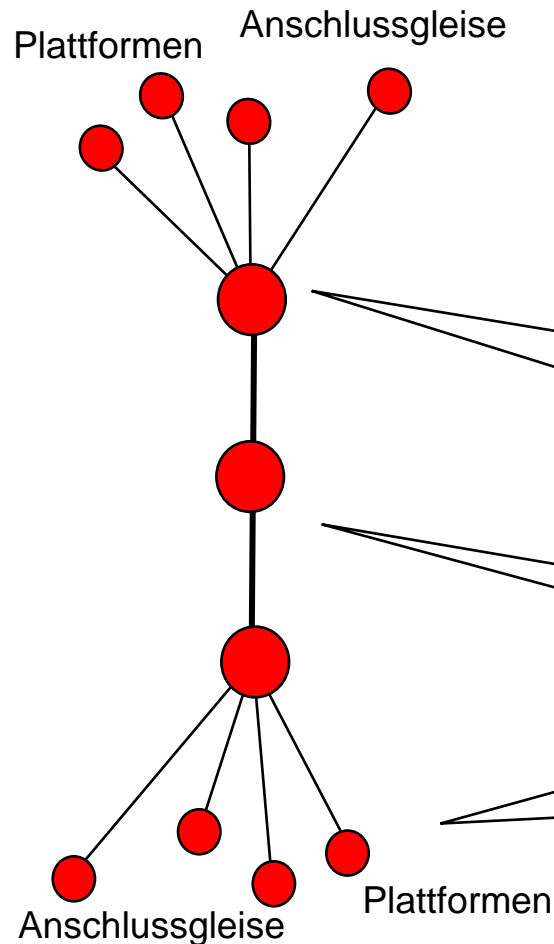
# Wettbewerbsrecht beendet Kooperationsformen und eröffnet den Bahnen neue Geschäftsmodelle

## Neue rechtliche Rahmenbedingungen

- Inkrafttreten neuer COTIF, Wegfall RIV, Schaffung Verwendungsvertrag
- Verschärfung des schweizerischen Kartellrechts zum 1.4.04
- Heutige Einstellverträge der SBB Cargo verstossen gegen Wettbewerbsrecht.

- Entkopplung der Geschäfte Wagenunterhalt und Wagenverwendung (Transportleistung).
- Ablösung des Kooperationsmodells durch Angebote mehrerer EVU's im Wettbewerb zueinander.

# Mögliche neue Modelle im grenzüberschreitenden WLW



## Internationaler WLW

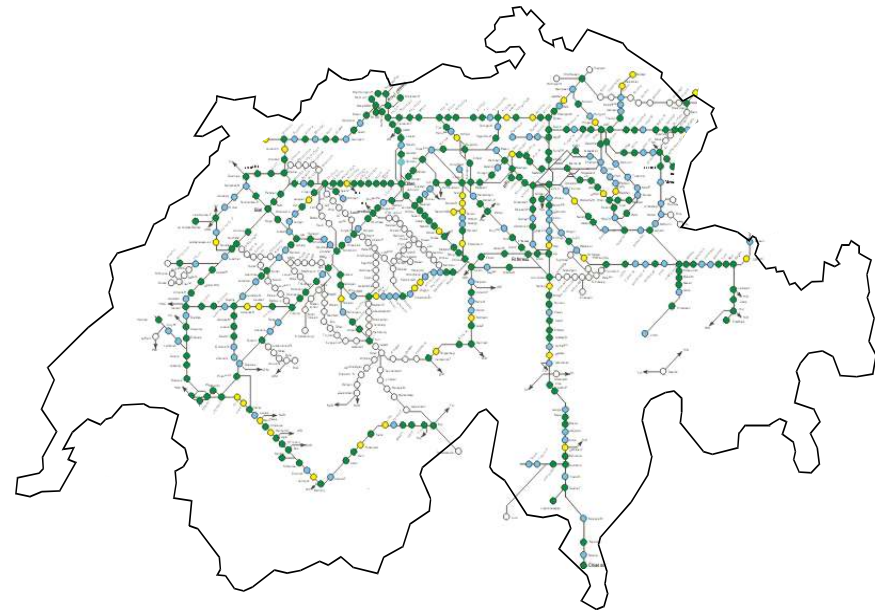
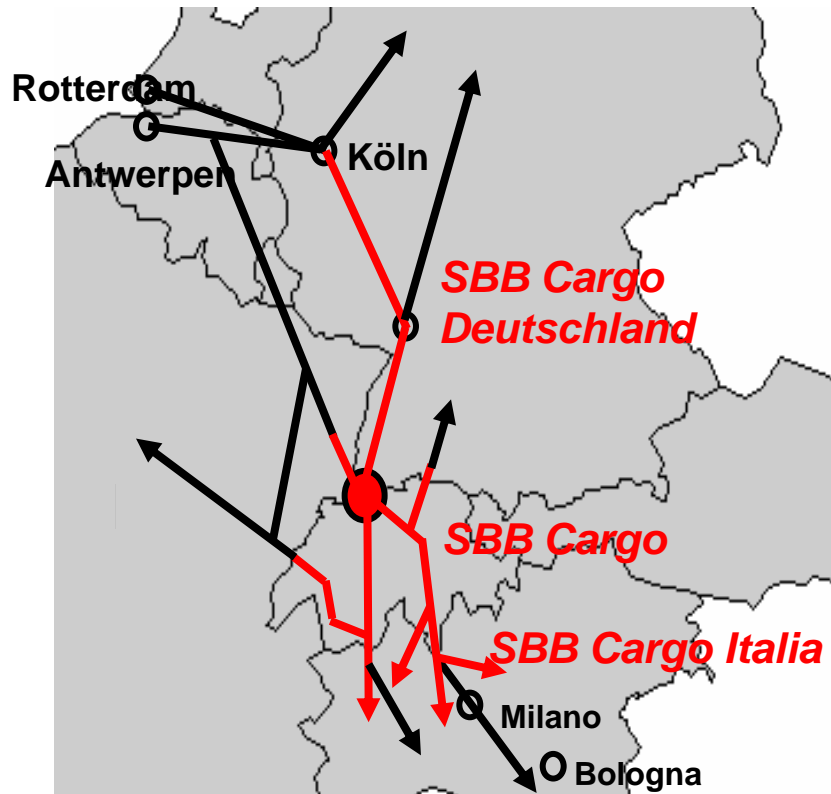
- Mit Feedern oder Plattformorientiert
- Basiert auf Einkaufs- / Verkaufsmodellen

Vertraglich vereinbarte Kooperationen mit Bahnen im Feederbereich oder Umschlag auf Plattformen/LKW

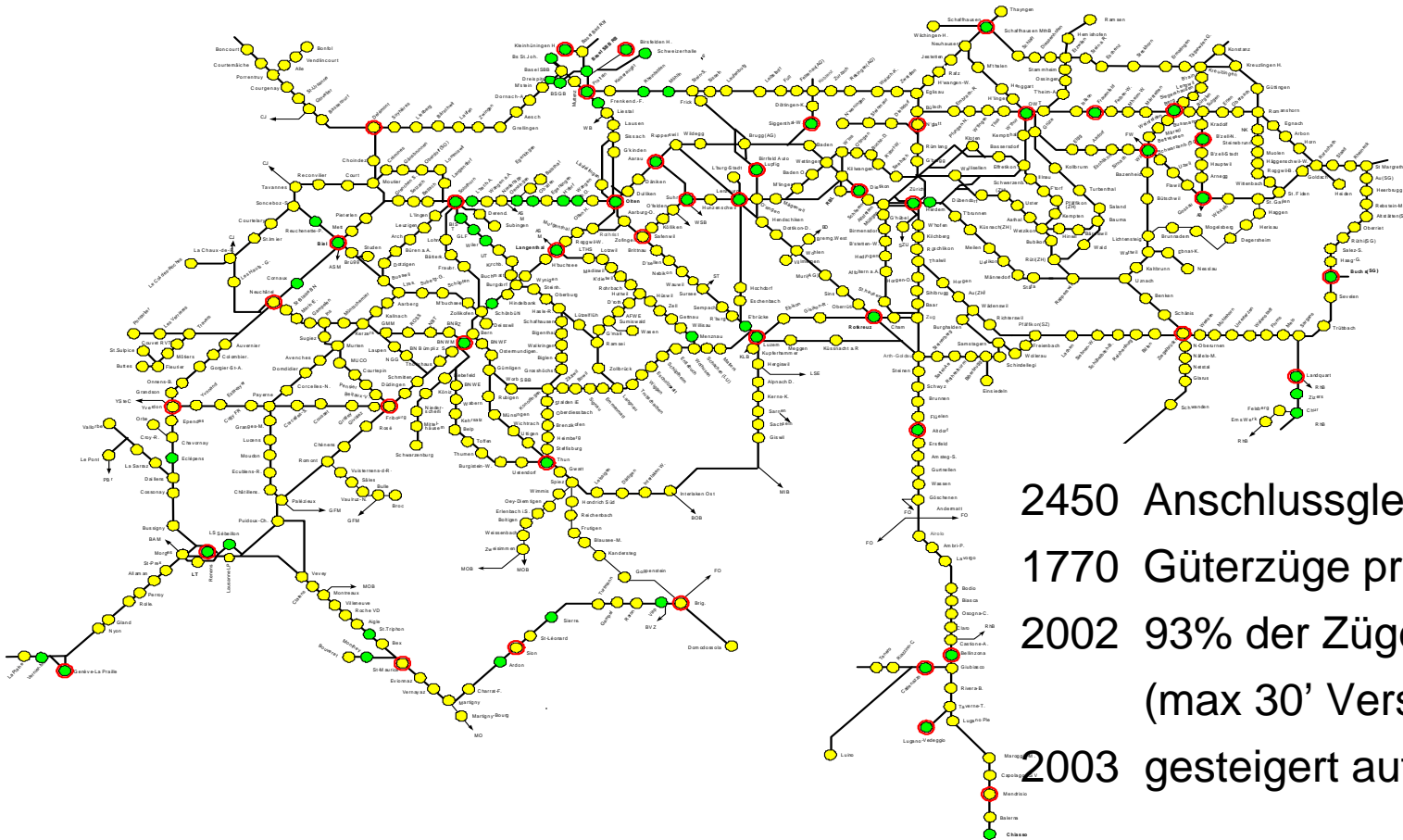
Shuttlezüge im Punkt – Punkt – Verkehr zwischen HUB's.

Umschlag auf Plattformen / LKW oder Vertraglich vereinbarte Kooperationen mit Bahnen im Feederbereich

# (Auch) SBB Cargo steht auf zwei Beinen



# Hohe Wertschöpfung im optimierten Netzwerkgeschäft der Schweiz - bis in den nächsten Jahren kostendeckend



2450 Anschlussgleiskunden

1770 Güterzüge pro Tag

2002 93% der Züge pünktlich  
(max 30' Verspätung)

2003 gesteigert auf 94 %

# 2005: Subventionsabbau im Binnenverkehr, trotz neuer 40-Töner (+ zu kleiner LSVA), führt zu Preiserhöhungen