

**Schienengüterverkehr**

# Güterbranche ärgert sich über «intransparente» SBB Cargo

Obwohl der Schienengüterverkehr in der EU-Klimaagenda weit oben steht, erschweren jüngste Ereignisse in Deutschland die Verlagerung. Und in der Schweiz erntet SBB Cargo Kritik.

**Benjamin Bitoun**

Publiziert: 20.03.2024, 04:00 Uhr

Geändert: 19.03.2024, 20:48 Uhr



Foto: SBB Cargo hofft auf Fördermittel für den Wagenladungsverkehr, informiert Parlament und Branche aber nur spärlich über das Geschäft. Gaetan Bally (Keystone)

Unternehmen im Schienengüterverkehr haben es aktuell nicht leicht. Zwar enthalten die Klimaprogramme von Brüssel bis nach Bundesbern zahlreiche Massnahmen, welche die Verlagerung auf die emissionsarme Schiene stärken und damit den CO<sub>2</sub>-Ausstoss im Verkehrssektor senken sollen.

Doch aktuelle Entwicklungen zeigen eher in die andere Richtung.

Beispiel Deutschland: Entgegen der Bekenntnisse zur Verkehrsverlagerung der Bundesregierung hat die für die Bahninfrastruktur zuständige Deutsche Bahn-Tochter Infra Go letzten Mittwoch ihren Antrag für die Genehmigung der Trassenpreise nicht etwa nach unten, sondern nochmals nach oben angepasst: Für den Güterverkehr wird nun eine Preissteigerung von aktuell 3,21 Euro auf 3,73 Euro pro Tras-

senkilometer beantragt – eine Steigerung von mehr als 16 Prozent.

Damit nicht genug. Rechnet man die aufgrund der Haushaltsprobleme geplante Kürzung der Trassenpreisförderung zu den 16 Prozent hinzu, dann droht den durch Deutschland fahrenden Güterbahnen, darunter auch SBB Cargo International und BLS Cargo, insgesamt eine Preissteigerung von über 120 Prozent binnen eines Jahres.

Als Reaktion auf die Ankündigung reagierte der Verband «Die Güterbahnen» mit einer kreativen Wortschöpfung: in einer Mitteilung schreibt der Verband von einer «Trassokalypse».

«Trotz der aktuellen Herausforderungen für die Branche hält die InfraGO an dem Ziel fest, Gewinne auf dem Rücken der marktwirtschaftlich agierenden Eisenbahnunternehmen zu erwirtschaften», kommentiert Güterbahnen-Geschäftsführer Peter Westenberger die drohende Preiserhöhung. «Dabei wären eine marode Infrastruktur, ausufernde Kosten und die reduzierte staatliche Förderung gute Gründe, um die eigenen Gewinnziele im Sinne des Gemeinwohls abzusenken.»

Westenberger fordert deshalb die deutsche Politik zum Handeln auf. Diese solle per Gesetz und Förderrichtlinie die Höhe der Trassenpreise wie bei der LKW-Maut für mehrere Jahre fixieren. Nur wenn die Trassenpreise im Vergleich zur LKW-Maut wettbewerbsfähig seien, erreiche die Politik ihre verkehrspolitischen und Klimaziele. Ansonsten würden mehr und mehr Güterbahnen unter dem Kostendruck zusammenbrechen.

## Rätsel raten über Wagenladungsverkehr

Für die zweite schlechte Nachricht binnen Wochenfrist sorgte SBB Cargo. Bei der Bekanntgabe der ansonsten sehr guten Jahreszahlen präsentierte die SBB-Führung für die hauseigene Güterbahn ein Minus von rund 40 Millionen Franken (Lesen Sie hier: Das SBB-Resultat im Detail). Die Verkehrsleistung von SBB Cargo hat sich gegenüber dem Vorjahr um 7,5 Prozent reduziert.

Hauptverantwortlich für den Rückgang waren laut SBB-Finanzchef Franz Steiger der Preisdruck, die konjunkturelle Abkühlung und – einmal mehr – der notorisch defizitäre Einzelwagenladungsverkehr (EWLV), der in der Schweiz einzig von SBB Cargo betrieben wird. Die gesamte SBB-Führung nutzte den Anlass deshalb für einen Aufruf an das Parlament, die Vorlage zum überarbeiteten Gütertransportgesetz – und die darin eingeplanten Fördermittel für den EWLV – durchzuwinken.

In der Branche sorgten diese Aussagen und die Veröffentlichung des Resultats von SBB Cargo für Kopfschütteln. «Nun sollen die Güterbahnkunden zwei Drittel des Verlustes tragen», kommentierte der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) das Ergebnis.

Der VAP, Branchenakteure und Cargo-Kunden wünschen sich von der Leitung von SBB Cargo zum einen mehr unternehmerische Verantwortung. Vor allem aber: Mehr Transparenz, was die wahre wirtschaftliche Situation der Güterbahn und des EWLV anbelangt. Dafür verweisen sie auf den jüngsten SBB-Geschäftsbericht [↗](#).

Darin weisen die SBB für die seit Sommer wieder im Konzern integrierte SBB Cargo einen Verlust von rund 40 Millionen Franken aus. Bloss: Das Ergebnis für den EWLV, um den es bei den geplanten Fördermassnahmen durch den Bund im Wesentlichen geht, wird nicht ausgewiesen.

Daran stört sich der VAP. Denn um eine künftige Leistungsvereinbarung für den EWLK zu entwickeln, wie dies der ergänzte Artikel 5 des Gütertransportgesetzes von den Branchenakteuren verlangt, müssten diese von der SBB Cargo die Details zu deren Geschäft mit dem Wagenladungsverkehr kennen.

Genau das sei aber nicht der Fall, sagt VAP-Generalsekretär Frank Furrer. Gegenüber dem Verband habe SBB Cargo-Chef Alexander Muhm das strukturelle Defizit des Einzelwagenladungsverkehrs zwar auf «80 bis 100 Millionen Franken» beziffert. «Wir wissen aber nicht näher, wie dieses Defizit genau zustande kam.»

Wie sich die Umsätze genau entwickelt hätten, welche Verkehre defizitär seien und welche nicht und in welchen Regionen die Verkehrsleistung am stärksten zurückgegangen sei: Dazu hülle sich SBB Cargo in Schweigen, kritisiert Furrer. Und das auch gegenüber den Mitgliedern des Parlaments, die letztlich über eine Förderung zu befinden hätten.

---

**«Wir können mit  
keiner Vorlage ins  
Parlament gehen und  
um eine  
Anschubfinanzierung  
bitten, ohne dass SBB  
Cargo die Karten auf  
den Tisch legt.»**

Frank Furrer, Generalsekretär  
Verband der verladenden  
Wirtschaft (VAP)

Für ihre Zurückhaltung machen die SBB juristische Gründe geltend. Sprecher Martin Meier betont: «Es ist rechtlich nicht möglich, in dieser Detaillierung Informationen über Kunden und Finanzen offenzulegen.»

Damit bleibt das strukturelle Defizit im EWLV der Elefant im Raum.

Am 12. April beschäftigt sich die Verkehrskommission des Ständerats mit dem Gütertransportgesetz. Frank Furrer sagt: «Wir können mit keiner Vorlage ins Parlament gehen und um eine Anschubfinanzierung bitten, ohne dass SBB Cargo die Karten auf den Tisch legt.»

Und auch der VAP-Präsident, der Urner FDP-Ständerat Josef Dittli warnt die SBB-Führung: «Bei so viel Intransparenz droht die Vorlage im Parlament Schiffbruch zu erleiden.»

Kommt dazu: Wenn der EWLV von SBB Cargo tatsächlich ein strukturelles Defizit von 80 bis 100 Millionen Franken aufweist, bedeutet das im Umkehrschluss, dass das Unternehmen im Geschäft mit dem Ganzzugsverkehr einen Gewinn von hervorragenden 40 bis 60 Millionen generiert haben müsste, damit man unter dem Strich bei einem Minus von 40 Millionen landet. Heisst das, dass SBB Cargo irgendwo überraschend rentable Verkehre gefahren ist?

Leider nein, teilt die Güterbahn mit. Dass das Ergebnis von minus 40 Millionen Franken nicht schlechter ausfiel, ist laut Sprecher keinen hochrentablen Verkehren zu verdanken, sondern diversen Sondereffekten – unter anderem Anlageverkäufen und zu tiefen Abschreibungen aufgrund von EWLV-bedingten Wertminderungen.

## Sanierung über Terminal-Verkauf?

Die Forderungen des Verbands der verladenden Wirtschaft an die Adresse der SBB-Führung formuliert Generalsekretär Furrer so: «Die Sanierung von SBB Cargo darf nicht mit der notwendigen Modernisierung und Umgestaltung des EWLV verwechselt werden.» Ansonsten drohe eine Wettbewerbsverzerrung. Schliesslich könnten die anderen, privaten Güterbahnen für ihr Geschäft auch nicht einfach Geld bei der Eidgenossenschaft abholen.

Unabhängig von der geplanten Förderung der Modernisierung des Wagenladungsverkehrs durch den Bund sollte SBB Cargo Schritte zur Sanierung des Unternehmens einleiten, findet Furrer. Eine Möglichkeit wäre ihm zufolge der Verkauf der Anteile am trimodalen Umschlagterminal Gateway Basel oder von anderen SBB Cargo-Terminals, die ja jederzeit diskriminierungsfrei zur Verfügung stehen müssen.

Solche Pläne kommentiert SBB Cargo nicht. Hingegen steht für das Unternehmen fest: Der nicht rentable Einzelwagenladungsverkehr muss für eine Übergangszeit finanziell unterstützt werden. Ob und wie genau müsse das eidgenössische Parlament entscheiden, sagt Sprecher Meier.

Doch dass das allein nicht reicht, ist auch der Güterbahn klar. Meier: «Selbst mit finanzieller Unterstützung wird eine Neuausrichtung des Produktionsmodells und vor allem eine Automatisierung des Betriebs geben müssen, damit die Bahn ihre Stärken für längere Distanzen und schwerere Güter auch in Zukunft für alle Landesteile und abgestimmt auf die Logistikkette ihrer Kunden erbringen kann.»

---

**Benjamin Bitoun** arbeitet seit 2014 für Tamedia. Vor seinem Wechsel zum VerkehrsMonitor war er für die Zeitungen «Der Bund» und «BZ Berner Zeitung» tätig. Er hat an der Universität Fribourg Journalistik,

Geschichte und Germanistik studiert. An der Columbia University in New York hat er eine Ausbildung zum Datenjournalisten absolviert. [Mehr Infos](#)

Fehler gefunden? [Jetzt melden.](#)