

SBB Cargo plant Zusammenarbeit mit deutscher Partnerbahn

Die Effizienz des grenzüberschreitenden Güterverkehrs auf der Nord-Süd-Achse ist ungenügend. Um diese zu verbessern, will die SBB Cargo ab Frühsommer 2002 mit der deutschen Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) die Tochtergesellschaft Swiss Rail Cargo Köln GmbH gründen, wie die NZZ berichtet. Die SBB Cargo steht unter dem Druck der bereits bestehenden und sich in Zukunft verschärfenden europäischen Konkurrenz. Spekuliert wird zudem über eine Beteiligung der Deutschen Bahn an der BLS Cargo.

15. April 2002

SBB Cargo feilt an der Nord-Süd-Strategie

Tochtergesellschaft mit deutscher Partnerbahn geplant

Die SBB Cargo will mit der deutschen Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) ein Tochterunternehmen gründen, das im Nord-Süd-Verkehr tätig sein soll. Gerüchte über einen «Frontalangriff» auf die DB Cargo dementiert SBB-Cargo-Chef Nordmann. Die traditionelle Zusammenarbeit mit der DB werde fortgesetzt. Anfragen über eine Übernahme der SBB Cargo durch die DB Cargo habe man abschlägig beantwortet.

«Bis zum Frühsommer» wolle die SBB Cargo mit der deutschen HGK die Tochtergesellschaft Swiss Rail Cargo Köln GmbH (SRC) gründen, erklärt Daniel Nordmann, Chef von SBB Cargo in Basel. Der Schritt kommt nicht überraschend, ist seit Beginn der Zusammenarbeit der beiden Partner vor eineinhalb Jahren als Möglichkeit genannt worden. Die Güterdivision der SBB sucht unter dem Motto «Planung aus einer Hand» nach Mitteln und Wegen, die bedenkliche Effizienz des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs auf der Nord-Süd-Achse zu verbessern. Sie tut es unter dem Druck bereits bestehender oder in der Zukunft drohender Konkurrenz auf dem europäischen Schienennetz. Nachdem das gross angelegte Joint Venture mit den italienischen Staatsbahnen (FS) gescheitert ist, konzentrierte man sich auf ein Vorgehen in kleinen Schritten, «bei denen es immer wieder auch zu kleinen Rückschlägen komme», sagt Nordmann. Der Güterverkehr ab Basel in die oberitalienischen Gebiete nördlich von Mailand wird seit kurzem von einer gemeinsamen «Business Unit» der SBB Cargo und der Trenitalia Cargo abgewickelt. Dieses System soll weiterentwickelt werden (vgl. NZZ 8. 2. 02).

SRC-Gründung als weiterer Schritt

Die geplante Gründung der SRC ist in der Sicht Nordmanns ein weiterer kleinerer Schritt zu einem durchgehenden effizienten Güter-Bahnverkehr. Die neue Gesellschaft soll den Gütertransport von Köln bis Basel übernehmen, die Verkehre von Norden bis Köln von den bisherigen Zubringern - darunter auch die HGK - betreut werden. Die notwendigen schweizerischen und deutschen Lokomotivführer will man je nach schweizerischen und deutschen Bedingungen anstellen; das Rumoren bei schweizerischen Gewerkschaften wegen der Einstellung «billiger» deutscher Lokomotivführer ist schon heute zu hören. Die von mehreren Beobachtern, darunter Vertretern der BLS Lötschbergbahn, geäusserte und von der «Sonntags-Zeitung» verbreitete Beurteilung, all dies sei ein Frontalangriff auf die mächtige DB Cargo, will Nordmann nicht gelten lassen. Die traditionelle Zusammenarbeit mit der DB bleibe weiterhin bestehen, man habe sich klar verständigt, dass man weiterhin zugleich Partner und Konkurrent bleiben werde.

Die offenbar auch vom Schweizerischen Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband (SEV) gehegte Erwartung, die SBB könnten sich durch «Wohlverhalten», d. h. durch Verzicht auf konkurrenzierendes Auftreten in Nachbarstaaten, die «Schonung» von aussen erkaufen, ist unrealistisch. Immerhin haben auch die eidgenössischen Räte im Rahmen der Bahnreform festgehalten, dass sie Konkurrenz auf der Schiene wünschen, und auch dem gleichgerichteten europäischen Konzept wird man sich kaum entziehen können. Nordmann dürfte deshalb mit seiner Erwartung Recht bekommen, dass die DB innerhalb von drei Jahren ohnehin in der Schweiz etabliert

sein werde. Immerhin bemüht sich die DB um den Einstieg bei der Lokoop, einer Tochter der Mittelthurgaubahn (MThB), sowie beim Fuhrhalter Hangartner, dessen neuer operativer Chef Hans-Peter Fagagnini, ehemaliger Generaldirektor der SBB, ist. Die DB Cargo hat immerhin 35 Lokomotiven, die auf dem schweizerischen Netz verkehren können, bestellt.

BLS bleibt für DB attraktiv

Und schliesslich hält die BLS noch immer die Möglichkeit einer fremden Beteiligung an ihrer Cargo-Tochter offen. Die schon vor Jahresfrist angekündigte Beteiligung eines Partners von aussen ist bis heute noch nicht realisiert worden. Bis in einem Monat soll es nun so weit kommen; die Spatzen pfeifen es von den Dächern, dass die DB Cargo, mit der man bereits 1998 eine losere Zusammenarbeit vereinbart hat, diese Partnerin sein wird. Mit einer Minderheitsbeteiligung: weil es zur grundsätzlichen BLS-Strategie gehört, dass sie nur Minderheiten zulässt, und weil die DB vorzugsweise mit Minderheiten einsteigt.

Blickt man aufs Geschäft des vergangenen Jahres, ist die BLS Cargo für die DB im Moment eine attraktive Partnerin. Sie hat, so BLS-Direktor Mathias Tromp, eine deutliche Verkehrszunahme verzeichnet und schliesst, gemäss provisorischen, noch unpublizierten Zahlen, erfolgreich im schwarzen Bereich ab. SBB-Cargo-Chef Nordmann kann sich - angesichts eines gegenüber dem Vorjahr (58 Millionen) stark gewachsenen Defizits von nicht ganz 100 Millionen Franken - damit trösten, dass der BLS-Zuwachs vermutlich teilweise durch Abwanderung von Ladungen mit über 4 Metern Eckhöhe auf die Lötschberg-Simplon-Route zu erklären ist.

Übernahme abgelehnt

Gerüchte, wonach DB Cargo im vergangenen Spätherbst wegen einer Übernahme des ganzen SBB-Cargo-Bereichs und der Integration in ihre «Railion» (durch die Übernahme von niederländischen und dänischen Bahnbereichen entstanden) vorstellig geworden sei, hat Nordmann bestätigt. Man hat die Anfrage abschlägig beantwortet: Das Ziel der Güterverlagerung von der Strasse auf die Schiene lasse sich besser verwirklichen, wenn die Güterbahn in schweizerischer Hand bleibe. Auch die Konzepte der schweizerischen und der deutschen Bahn passen nicht zusammen. Die DB Cargo pflegt ernsthaft nur noch Verbindungen über lange Strecken, wie sie in der Schweiz kaum vorkommen. Für die SBB Cargo dagegen ist der Binnenverkehr - zumindest wieder seit dem Amtsantritt Nordmanns - das Rückgrat des Gütertransports.

Neue Zürcher Zeitung, 22. Februar 2002