

*Medienorientierung
zur Gründung der BLS Cargo AG
Bern, 3. April 2001*

BLS Cargo AG mit offensiver Wachstumsstrategie

Dr. Dirk Stahl, Unternehmensleiter der BLS Cargo AG
und Mitglied der Geschäftsleitung der BLS Lötschbergbahn AG

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich habe meine Ausführungen in 10 Punkte gegliedert, um Ihnen zu zeigen, welches unsere Strategien, welches unsere Partner und welches unsere Verkehre sind.

1. Die BLS sieht im Güterverkehrsmarkt ein enormes Marktpotential und verfolgt im Güterverkehr **eine offensive Wachstumsstrategie**. Sie knüpft dabei an an eine jahrelange und umfangreiche Erfahrung im nationalen und internationalen Schienengüterverkehrsgeschäft. Basis bilden ein professionelles Eisenbahn-Know-how und eine strategisch gute Ausgangslage intensiver Kooperationsbeziehungen mit Schweizer und europäischen Partnerunternehmen. Die BLS hat im Jahr 2000 nach einigen strukturbedingt schwächeren Jahren im Güterverkehr den Turn-around geschafft und die Verkehrsleistung um 12% im Vergleich zum Vorjahr gesteigert und vor allem neue zukunftssträchtige Kunden-/Marktsegmente für sich gewinnen können.
2. Die heutigen Güterverkehrsmärkte wie auch die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs in der Schweiz aber auch der EU erfordern eine hierauf angepasste strukturelle und organisatorische Ausrichtung. Die BLS sieht hierbei **die Gründung einer eigenen Güterverkehrsgesellschaft, «BLS Cargo AG»**, als ein auf den nationalen und internationalen Güterverkehr spezialisiertes Eisenbahnverkehrsunternehmen, ausgestattet mit eigenen Ressourcen und eigenem Personal als den konsequenten Schritt. Nur eine solche Gesellschaft, die sich voll mit all ihren Ressourcen, Prozessen und Marktaktivitäten auf die Anforderungen der Güterverkehrsmärkte ausrichtet, kann den immer weiter steigenden Anforderungen der Güterverkehrskunden genügen, eine adäquate internationale Marktakzeptanz erzielen und wird überhaupt erst international kooperations- und Joint-Venture-fähig.

3. In diesem Sinne wurde heute am 3. April 2001 – wie berichtet – die **«BLS Cargo AG»** als Aktiengesellschaft nach Schweizer Recht mit Sitz in Bern gegründet. Standorte sind vornehmlich Bern als Head-Office (Leitung, Produktmanagement, Administration) sowie Spiez (Cargoleitzentrale). Die BLS Cargo AG wird als selbstständiges Eisenbahnverkehrsunternehmen mit eigener Lizenz am Markt aktiv werden. Bei der Gründung wurden der Gesellschaft heute 20 leistungsfähige Streckenloks vom Typ Re 425 sowie ein Grundstock an Güterwagen von der BLS Lötschbergbahn AG als Sacheinlage übertragen. Der Lokpark wird im Juni durch den Ankauf von 10 Loks des Typs 465 von den SBB erweitert. Diese blauen und mit BLS beschrifteten Maschinen wurden 1996/97 im Hinblick auf die Rollende Autobahn beschafft. Die BLS Cargo AG verfügt damit über die Kernressourcen der Lokomotiven selber. Sie wird jedoch weiterhin in einem engen Verbund mit der BLS Lötschbergbahn AG verbleiben und umfangreiche Leistungsbeziehungen pflegen. Dies betrifft speziell die eingesetzten Lokführer, die bei der BLS-Mutter im «Pool» verbleiben werden, da deren Einsatz hier unter bestmöglicher Ausnutzung der Synergien zwischen dem Personenverkehr, dem Güterverkehr sowie dem Autoverlad optimiert werden kann. Die BLS Cargo AG wird ihre Marktaktivitäten zum 1. Juli 2001 aufnehmen und zu diesem Termin die Mitarbeiter des heutigen Geschäftsbereichs Cargo sowie sie Güterverkehrsgeschäfte in die BLS Cargo AG übertragen.
4. Die BLS Cargo AG setzt sich zum Ziel, die heute schon bestehende Position als **der alternative Schweizer Anbieter von Schienengüterverkehrsleistungen mit internationaler Marktakzeptanz** zu festigen und auszubauen. Dies soll gelingen durch hochqualitative und kosteneffiziente Leistungsangebote im konventionellen und kombinierten Ganzzugverkehr. Durch die sehr fokussierten Produktionsstrukturen und den schlanken Overhead verbunden mit der hohen Flexibilität und individuellen Kundenansprache eines kleineren Unternehmens sowie der Kernkompetenz «Traktion über die Alpen» ist eine gute Wettbewerbsposition gegenüber den übrigen Schweizer Eisenbahnverkehrsunternehmen gegeben. Im Rahmen des vorliegenden Business Plans ist geplant, die Verkehrsleistung in den kommenden 5 Jahren zu verdoppeln. Dieses Wachstum wird von Aktivitäten in den folgenden Segmenten getragen werden.

5. Wir wollen die **Rollende Autobahn Freiburg (D) – Novara (I)** mit in diesem Jahr 7 Zugsparen pro Tag über die Lötschberg–Simplon-Linie führen mit weiteren vom BAV bestellten Steigerungen in den kommenden Jahren. BLS Cargo AG erfüllt dabei zwei Hauptaufgaben: Wir übernehmen die Verantwortung für den gesamten Bahntransport zwischen Freiburg/Breisgau und Novara und wir erbringen die Transportleistungen für den gesamten Schweizer Streckenabschnitt zwischen Weil/Rhein und Domodossola im Auftrag der RAlpin AG. Die RAlpin AG ist eine Produktgesellschaft, die von BLS, SBB und Hupac in Bern zum Vertrieb und Produktmanagement des Angebotes der Rollenden Autobahn Freiburg – Novara gegründet werden wird. Dieses Angebot wird nun möglich, nachdem die Infrastruktur in Italien teilweise bereit ist. In Kürze werden wir das am 11.06.2001 startende Angebot (Fahrpläne, Preise, Service) in der Öffentlichkeit darstellen.
6. Wir wollen den **internationalen Alpentransit** einerseits zwischen Deutschland und Italien sowie zwischen Frankreich und Italien vornehmlich über die Lötschberg–Simplon-Achse ausbauen. Hierbei bedienen wir gleichermaßen konventionelle wie auch zunehmend unbegleitete kombinierte Verkehre. In diesen Segmenten sehen wir – bestätigt durch die in den letzten Tagen in der Presse thematisierten Entwicklung auf der Gotthard-Autobahn – ein enormes Wachstumspotential in den kommenden Jahren. Die Ausgangslage der BLS Cargo AG auf der Lötschberg-Achse verbessert sich zudem auf Seite der Infrastrukturkapazitäten und vor allem der Profile zunehmend durch die nun schrittweise erfolgenden Ausbauten vor allem auf der italienischen Seite sowie auch den planmässig verlaufenden Arbeiten zum Bau des Lötschberg-Basistunnels. Die BLS ist derzeit sehr aktiv mit verschiedenen Partnern und Kunden, hier als federführende Bahn neue Verkehre zu organisieren. Erwähnt seien die Inbetriebnahme eines neuen UKV-Angebotes zwischen Zeebrügge (B) und Novara (I), neue konventionelle Verkehre zwischen Frankreich und Italien über die Strecke Vallorbe–Domodossola sowie eine starke Mitwirkung an einer Inbetriebnahme eines neuen Umschlagterminals in Domodossola durch die Spedition Hangartner mit der Aufnahme von Verkehren im Juni diese Jahres.
7. Wir wollen die **Ganzzugtransporte in der Schweiz und im Import/Export** mit direkten Kundenkontakten ausbauen. Hier sehen wir uns durch unsere schlanken und flexiblen Strukturen gegenüber den übrigen Eisenbahnunternehmen der Schweiz gut positioniert und stossen auf ein zunehmend grösseres Interesse der Verladerschaft. Zum Start der BLS Cargo AG wird sich dies vornehmlich auf die Segmente Ausbruch-/Baustofftransporte sowie Mineralölprodukte beziehen.
8. Die BLS wird – wie im Letter of Intent mit den SBB vereinbart – den heute betriebenen **Einzelwagenverkehr (EWLV)** im Einzugsbereich der BLS zum Fahrplanwechsel an die SBB Cargo AG übergeben. Dies führt unter anderem zum Wechsel von 31 Mitarbeitern zu SBB Cargo. Die BLS stellt hierbei gemeinsam mit der SBB sicher, dass die Mitarbeiter zur SBB übergehen können und keine Entlassungen erfolgen.

Zudem sind beide Unternehmen bemüht, gegenüber den Kunden den Wechsel der örtlichen Bedienung so reibungslos wie möglich zu gestalten und die heutige Bedienungsqualität auch weiter sicherzustellen. Für die BLS bedeutet dies einerseits eine klare Fokussierung der Aktivitäten und auch einen Umsatzverlust in diesem Segment, erlaubt aber andererseits in der BLS Cargo AG eine klare Wachstumsstrategie auf Basis einer von grossen Fixkosten unbelastete Plattform mit konzentrierten Ganzzugprodukten.

9. Das **Verhältnis zur SBB Cargo AG** wird sich zukünftig in einer Art und Weise entwickeln, wie dies im europäischen liberalisierten Umfeld auch zwischen den übrigen Bahnen zu beobachten ist. Grundsätzlich bestehen eigene Marktaktivitäten und eine Verfolgung der jeweiligen individuellen Marktziele der Unternehmen. In den Fällen jedoch, wo kooperative Ansätze Win-win-Situationen für SBB wie auch BLS ergeben, werden diese pragmatisch aufgenommen. Dieses wird damit zu segmentspezifisch differenzierten Strukturen von kooperativen und auch wettbewerblichen Situationen führen.

Die derzeitige Ausgangslage wird vor allem von dem übergreifenden Letter of Intent zwischen BLS und SBB geprägt, der für den Güterverkehr bei der Rollenden Autobahn die betriebliche Führung der BLS sowie auch die geordnete Übergabe des EWLV von der BLS an die SBB vorsieht. Eine Wettbewerbssituation wird sich zunehmend am Marktsegment Transit- und Ganzzugverkehre ergeben. Hier bestehen Kooperationsansätze vornehmlich im produktionsbereich, um knappe Kapazitäten an Loks und Lokführern gemeinsam bestmöglich auszunutzen.

10. Die Gründung der BLS Cargo AG als 100 % Tochter der BLS AG ist der erste Schritt einer – wie dargelegt – vor allem organisatorischen und ressourcenorientierten Neuordnung der Geschäfte im Güterverkehr. Wir sind uns sehr bewusst, dass die Wettbewerbsfähigkeit eines Eisenbahnunternehmens in der Schweiz nur dann nachhaltig gesichert und ausgebaut werden kann, wenn man grenzüberschreitende Transportprodukte gestalten, die Qualität garantieren und auch an den Quell- und Zielpunkten organisieren und verkaufen kann. Daher ist – wie dargelegt – fest vorgesehen, dass die BLS Cargo AG **ausländischen Partnerunternehmen** die Möglichkeit einräumt, sich im Sinne eines **Joint Ventures** an unserem Unternehmen mit Minderheitsanteilen zu beteiligen.