



Herzlich willkommen zur  
Bilanzmedienkonferenz  
von BLS Cargo AG



## **Ausführungen von Dr. Dirk Stahl, CEO BLS Cargo AG**

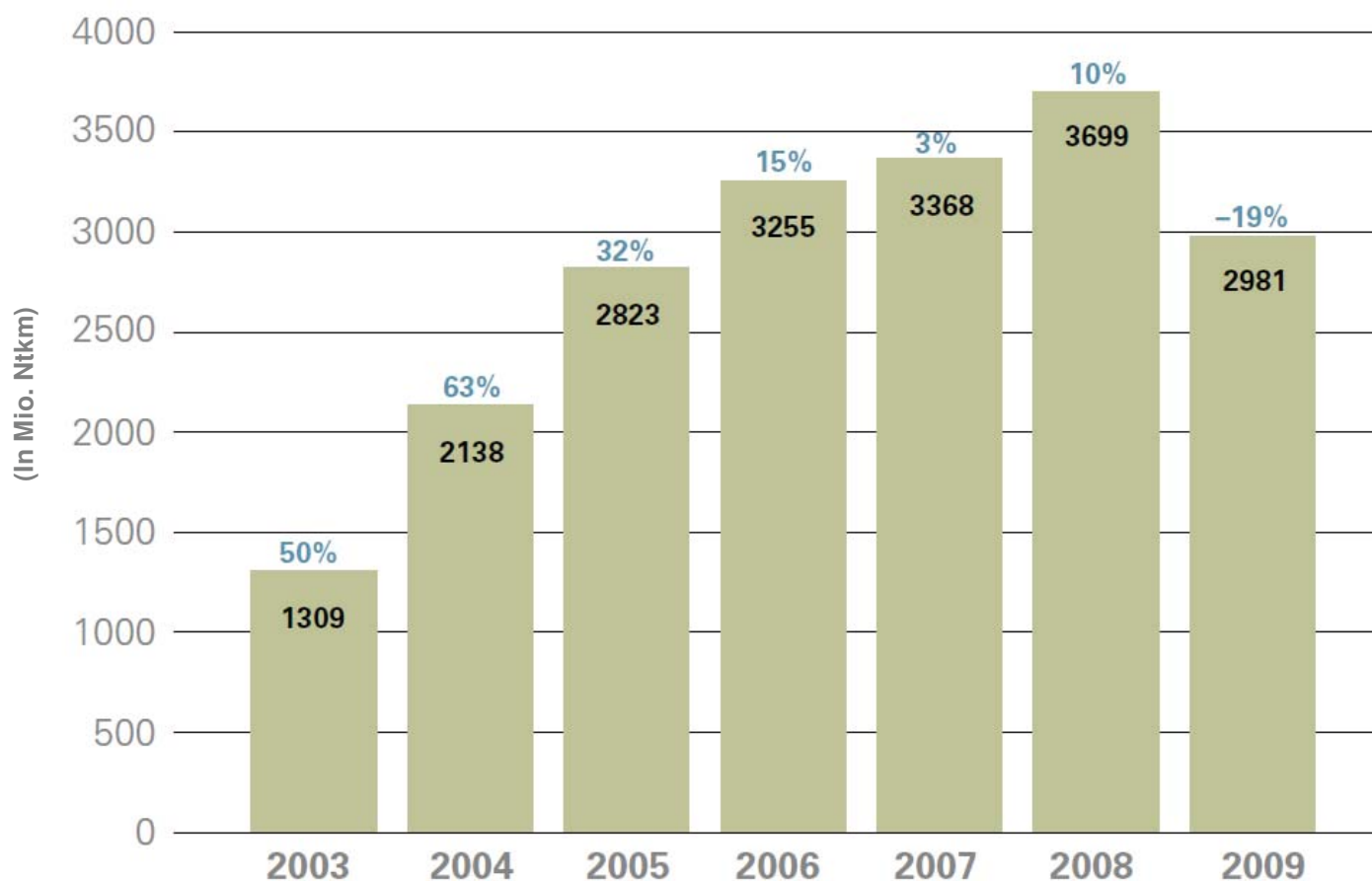
- 1. Verkehrsleistung und Marktanteile 2009**
- 2. Wirtschaftskrise**
- 3. Finanzielles Ergebnis 2009**
- 4. Ausblick 2010**

# 1. Verkehrsleistung



# Verkehrsleistung

Der Nachfragerückgang aufgrund der Wirtschaftskrise hat BLS Cargo bei der Verkehrsleistung auf das Niveau von 2005/ 2006 zurückgeworfen.



# Verkehrsleistung

BLS Cargo war mit -19% Verkehrsrückgang stark von der Wirtschaftskrise betroffen

- BLS Cargo ist mit mehr als 90% an grenzüberschreitenden Verkehren der stark betroffenen europäischen Grossindustrien und dem globalisierten Containerverkehr (Seehafenhinterland) beteiligt
- BLS Cargo konnte nur geringfügig mit stabileren Binnenverkehren oder Lkw-Verkehren (Kaufmannsgüter) kompensieren
- Dieser bisher einmalige Nachfrageeinbruch hat alle europäischen Bahnen mit 10% - 40% Volumenrückgängen getroffen
- Die Schiene ist stärker als die Strasse (Lkw) betroffen, da höherer Anteil an Transporten von Investitions-, Halbfertig- und Fertigprodukten. Geringer Anteil an Binnen- und Konsumsegment

# Verkehrsleistung 2009

Während es im UKV/ WLW Transit (-26.3%) einen überproportionalen Rückgang gab, ist die Rollende Autobahn um 8% gewachsen.

	(in Mio. Ntkm)	2008	2009	
<b>Lötschberg/Simplon</b>		<b>1953.6</b>	<b>1609.2</b>	<b>-18%</b>
UKV Lötschberg/Simplon		793.7	533.7	-33%
WLW Lötschberg/Simplon		501.3	367.1	-27%
Rollende Autobahn Lötschberg/Simplon		658.6	708.4	8%
<b>Gotthard</b>		<b>1609.4</b>	<b>1239.8</b>	<b>-23%</b>
UKV Gotthard		1205.8	943.4	-22%
WLW Gotthard		403.5	296.4	-27%
<b>Übrige Schweiz</b>		<b>134.1</b>	<b>131.8</b>	<b>-2%</b>
Ganzzüge übrige Schweiz		134.1	131.8	-2%
<b>Total</b>		<b>3697.1</b>	<b>2980.8</b>	<b>-19%</b>

## Verkehrsleistung 2009 - UKV

Der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) in 2009 um 25.5% zurückgegangen.

- 2009 brach der unbegleitete kombinierte Verkehr (Container, Sattelaufleger und Wechselbehälter) bei europ. Eisenbahnverkehrsunternehmen um 15% - 40% ein
- Überproportionaler Einbruch der Seehäfenhinterland-Verkehren (Übersee) aus den Häfen Antwerpen, Rotterdam, Hamburg, Bremen
- Einbruch der Papiertransporte aus Skandinavien
- Sehr hoher Preiswettbewerb mit Strasse, da direkte Konkurrenzbeziehung. Reaktionsmöglichkeiten der Schiene aufgrund hohem Fixkostenanteil (Rollmaterial, Personal) beschränkt
- Seit Herbst 2009 wieder Signale, welche optimistisch stimmen: gewisse LKW-Marktbereinigungen, Stabilisierung Mengen bzw. keine weiteren Verluste; verhalten optimistische Aussichten der BLS Cargo Kunden für 2010

# Verkehrsleistung 2009 - Rollende Autobahn

Der begleitete kombinierte Verkehr (Rollende Autobahn) blieb von den Auswirkungen der Wirtschaftskrise verschont und präsentiert Wachstum von 8% in 2009

- In 2009 führte BLS Cargo für die RAAlpin AG rund 5'416 Züge (20 Züge pro Tag), was 92'400 Strassensendungen entspricht. Das Jahr 2009 war damit das beste Jahr seit der Gründung der RAAlpin AG
- RA-Züge waren von der Wirtschaftskrise aufgrund Nähe zum flexiblen Lkw-Sektor kaum betroffen. Zudem war 2008 schwächer wegen damaligem Streik (Werkstätten SBB, Bellinzona) und knappen Wagenressourcen
- Das Bundesamt für Verkehr schrieb die Verkehre der Rollenden Autobahn für die Jahre 2012-2018 neu aus. Die RAAlpin AG hat im September 2009 eine entsprechende Offerte an das BAV abgegeben. Die Transportofferte sieht eine Zusammenarbeit zwischen BLS Cargo (EVU Schweiz) und SBB Cargo (EVU Italien/ Deutschland) vor

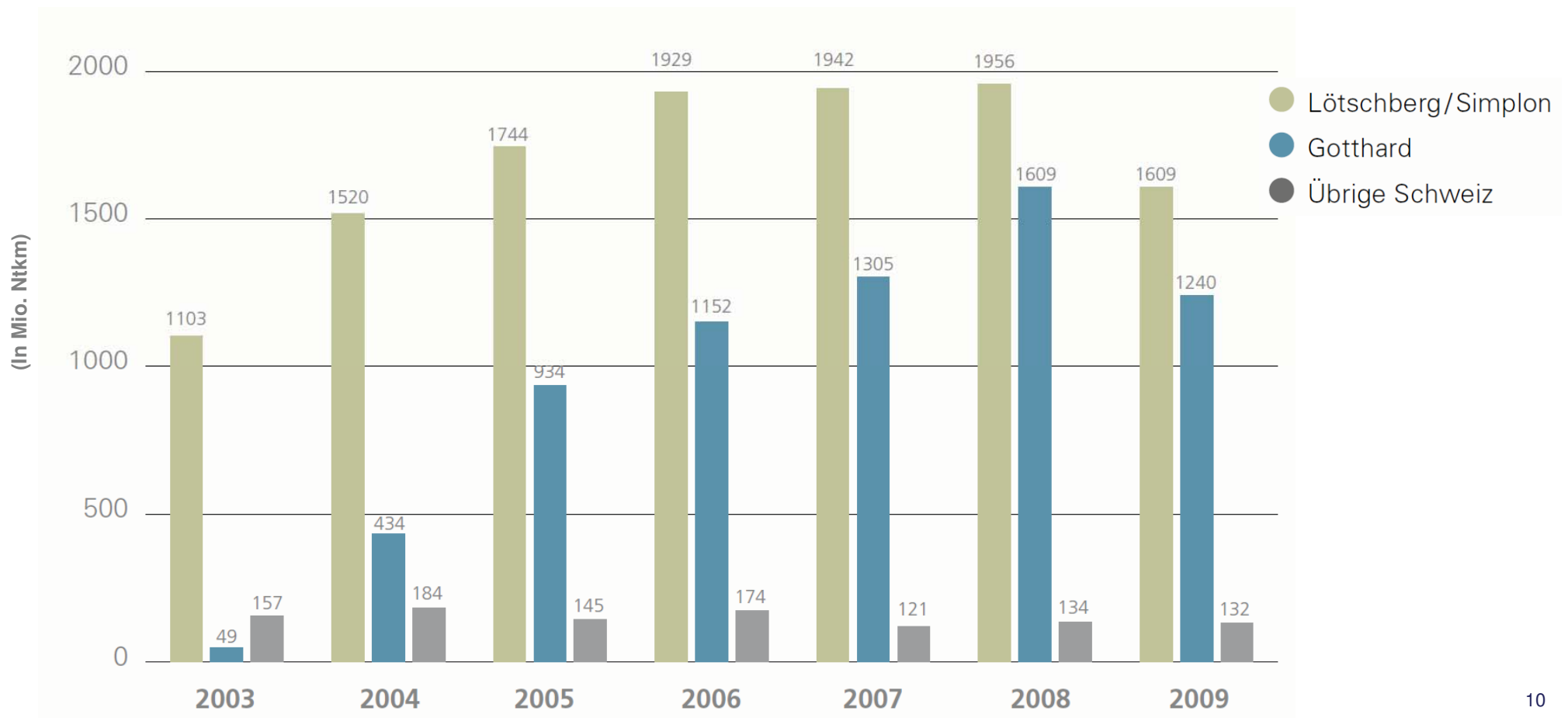
## Verkehrsleistung 2009 - WLV

Die Verkehrsleistung im klassischen konventionellen Verkehr (WLV) nahm in 2009 um 27.8% gegenüber 2008 ab

- 2009 ist der WLV bei den europäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schnitt um 30% eingebrochen, mit sehr grossen Branchenunterschieden:
  - Auto, Papier, Holz, Chemie zwischen -40% bis +10%
  - Stahl bei gewissen Bahnen bis -80% bis -90%
  - Mineralöl geringere Betroffenheit
- BLS Cargo verzeichnet einen Rückgang auf beiden Transitachsen. Stärkere Einbussen am Gotthard (-29%) gegenüber der Lötschberg-Simplon-Achse (-27%)
- Die Binnen-/Export- und Importverkehre präsentieren sich mit -2% als krisenresistent
- Schiene hat gegenüber der Strasse überproportional aufgrund geringerer Flexibilität (Fixkosten, Personal) verloren

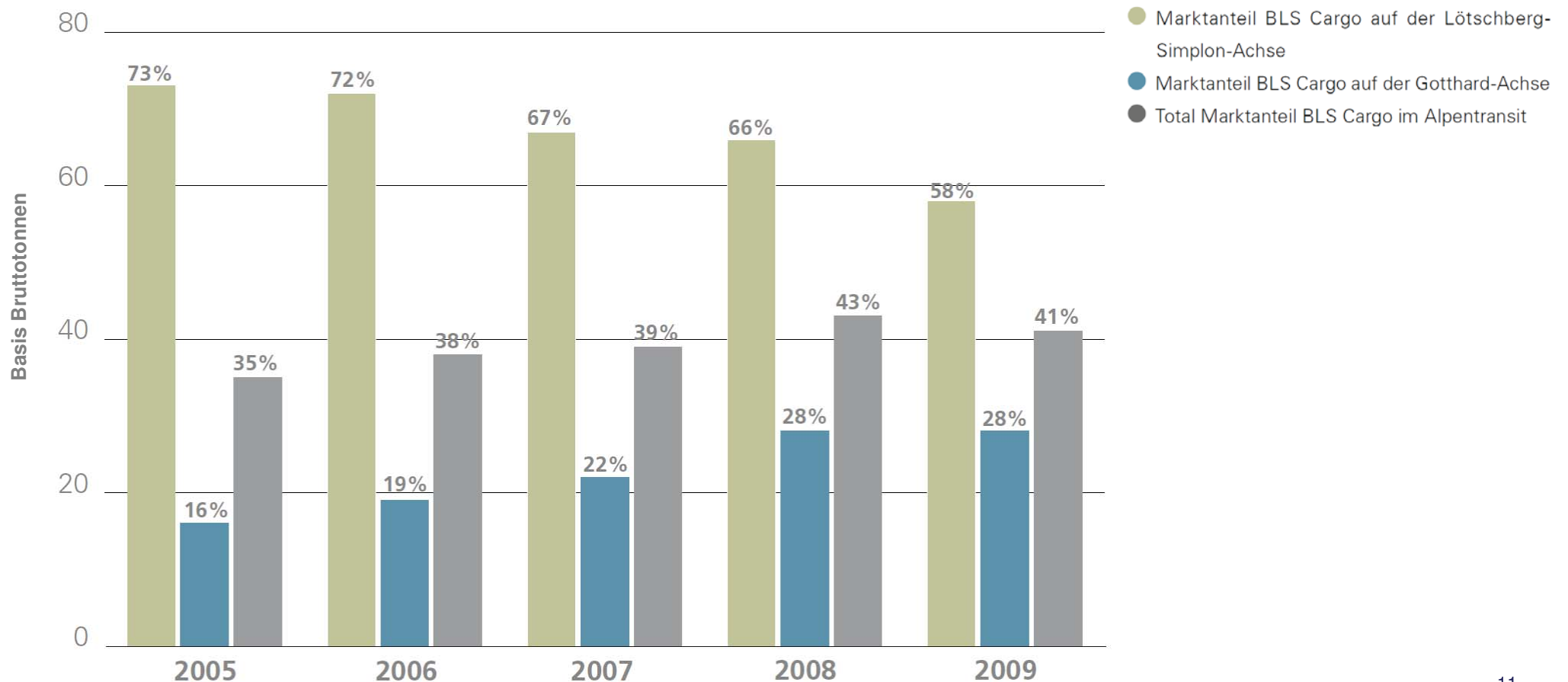
# Verkehrsleistung - Achsen

Beide Achsen sind in 2009 von einem ähnlich hohen Verkehrsrückgang betroffen. Prozentual waren die Auswirkungen am Gotthard (-23%) stärker als am Lötschberg (-18%)



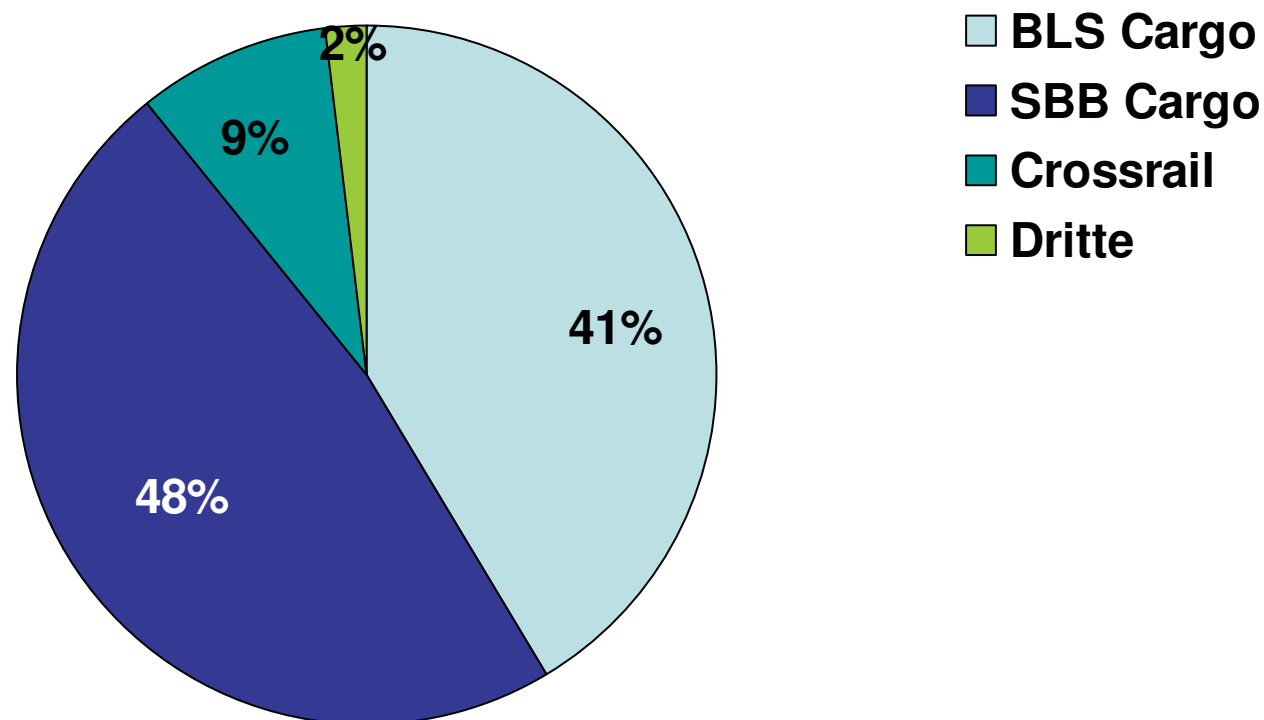
# Marktanteil BLS Cargo 2009

BLS Cargo hat einen leichten Rückgang des Marktanteils im Transit zu verzeichnen. BLS Cargo hat sich teilweise strategisch nicht an ruinösen Preiswettkämpfen beteiligt



## Marktanteile alpenquerender Schienengüterverkehr

Mit 41% Marktanteil im Transit Schiene CH hat BLS Cargo weiterhin eine sehr starke Marktposition und ist für die Schweizer Verlagerungspolitik sehr bedeutsam

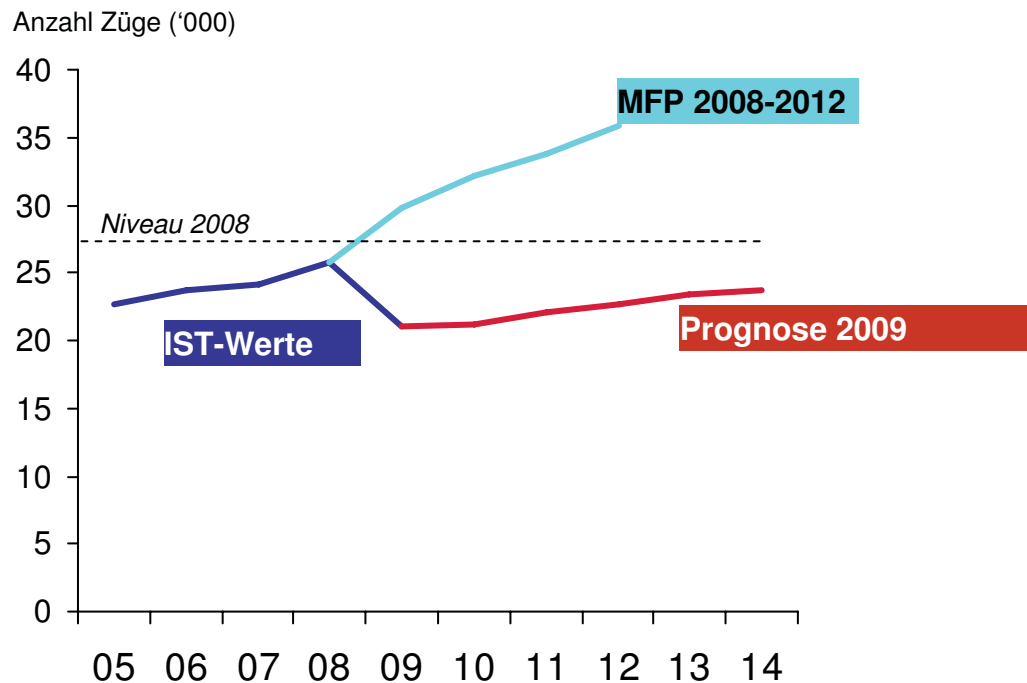


## 3. Umgang mit der Wirtschaftskrise

# Wirtschaftskrise

Nachfrageeinbruch führte Ende 2008/ Anfang 2009 zu einer grossen Differenz zwischen Planung und Realität

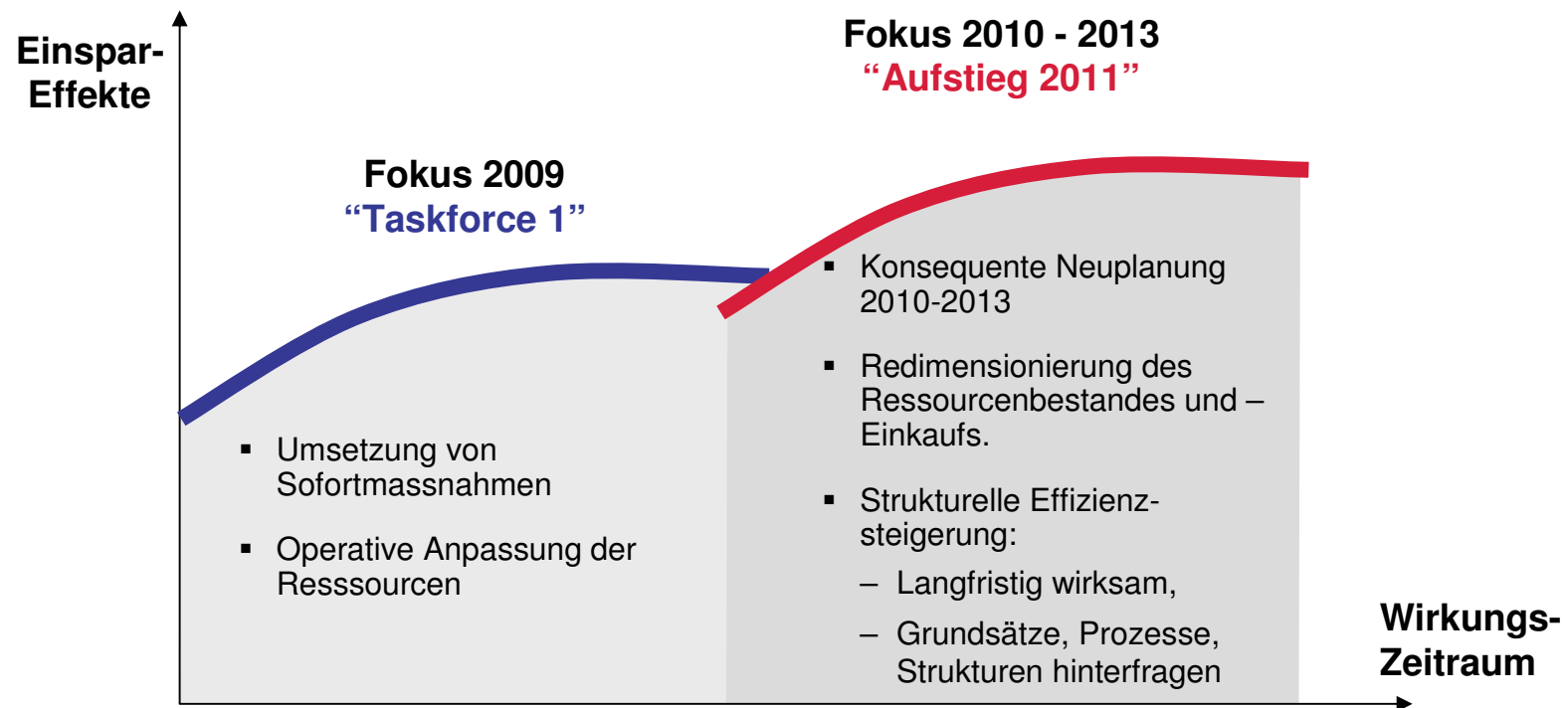
## Prognostizierte Volumenentwicklung



- Die Prognose basiert auf der Annahme einer schrittweisen Erholung der Wirtschaft und der internationalen Transportnachfrage (ca. 3-4 % p.a.)
- Die Prognose dient als Grundlage für die Zieldefinition von „Aufstieg 2011“
- Gemäss den Prognosen, kann Volumen 2008 nicht vor 2014 erreicht werden

# Wirtschaftskrise erforderte Reaktion

BLS Cargo reagierte umgehend mit Sofortmassnahmen (Taskforce 1) und einem Effizienzsteigerungsprogramm („Aufstieg 2011“) auf den Nachfrageeinbruch



# Herausforderungen der Wirtschaftskrise

Aufgrund Verkehrsverluste wird das Management der Fixkosten entscheidend für die Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit

“Teufelskreis” Verkehrsverluste



- Sinkende Verkehrsmenge bewirkt Verschlechterung der Auslastung von Lokführern und Lokomotiven
- Dadurch steigen Fixkosten im Verhältnis zum Geschäftsvolumen deutlich an (“Fixkostenprogression”)
- Unternehmen ist gezwungen, entweder direkt finanzielle Verluste hinzunehmen, oder Preise zu heben
- Preiserhöhungen ziehen insbesondere in Krise weitere Verkehrsverluste nach sich
- Unternehmen verliert Ertragskraft. Deshalb ist umgehende Reaktion gefordert

# Wirtschaftskrise – Massnahmen (1/2)

BLS Cargo reagierte umgehend auf den Nachfrageeinbruch. In 2009 wurden rund 9 Mio. CHF eingespart, für 2010 sind rund 10 Mio. Franken geplant

## Lokführer



## Lokomotiven



Kurzfristig

- Vermieten, Verzicht Einkauf extern
- Zulagen in Zeit statt Geld, Einsatz in anderen Funktionen

- Vermieten z.B. an BLS Personenverkehr
- Verzicht Einkauf extern

Strukturell

- Neuzuordnung Lokpersonal auf Standorte
- Überarbeitung Personalplanung
- Verzicht auf Kurzarbeit/ Entlassungen

- Optimierung Flottenpolitik und Wartungskonzept
- Ausrangieren/ Stilllegen von Loks

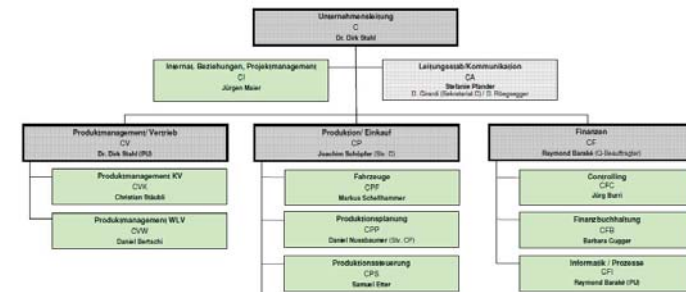
# Wirtschaftskrise – Massnahmen (2/2)

BLS Cargo reagierte umgehend auf den Nachfrageeinbruch. In 2009 wurden rund 9 Mio. CHF eingespart, für 2010 sind rund 10 Mio. Franken geplant

## Effizienzsteigerung



## Overhead



Kurzfristig

- Optimierung Liquiditäts- und Forderungsmanagement

- Abbau Zeitguthaben
- Einstellungs- und Ausgabenstopp

Strukturell

- Optimierung Serviceleistungen (Schnittstellen, Standorte), neues Einsatzkonzept Visiteure
- Optimierung Vertriebsprozesse
- Internationale Produktionskonzepte

- Optimierung Verantwortlichkeiten und Prozesse
- Redimensionierung Overhead
- Verzicht auf Kurzarbeit/ Entlassungen

## 4. Finanzen

# Finanzielles Ergebnis 2009

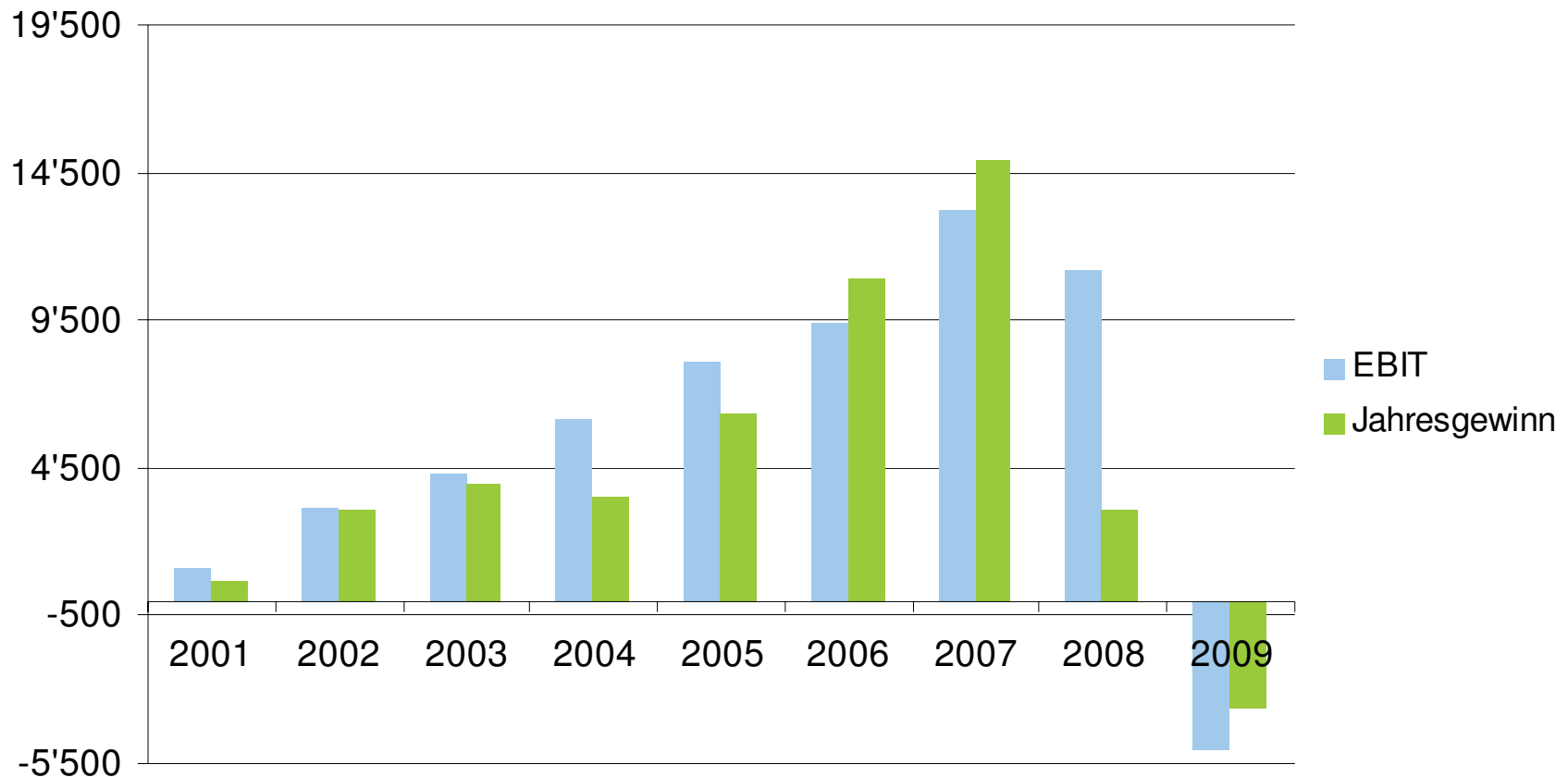
Trotz Umsatzeinbusse aufgrund der Wirtschaftskrise von rund 40 Mio. CHF konnte BLS Cargo den Jahresverlust stark beschränken

	2008	2009	Veränderung
<b>Betrieblicher Gesamtertrag</b>	<b>201'467'336</b>	<b>161'701'409</b>	<b>-20%</b>
Betrieblicher Aufwand	-171'415'074	-142'306'280	
Personal- und Verwaltungsaufwand	-13'137'524	-16'400'547	
<b>Betriebsergebnis vor Zinsen und Abschreibungen (EBITDA)</b>	<b>16'914'738</b>	<b>2'994'583</b>	<b>-82%</b>
Abschreibungen	-5'724'639	-8'051'482	
<b>Betriebsergebnis vor Zinsen (EBIT)</b>	<b>11'190'099</b>	<b>-5'056'899</b>	<b>-145%</b>
finanzieller Aufwand/ Ertrag	-7'904'552	-2'598'201	
A.o. Aufwand/ Ertrag	-244'969	4'043'224	
<b>Jahresgewinn/ -verlust</b>	<b>3'040'578</b>	<b>-3'611'876</b>	<b>-219%</b>

# Finanzielles Ergebnis 2009

BLS Cargo schliesst zum ersten mal in der Unternehmensgeschichte mit einen Verlust ab. Dank stabilen Geschäftsmodell und schnellem Handeln ist der Jahresverlust begrenzt

**EBIT und Jahresgewinn /-verlust 2001 - 2009 (in TCHF)**



# Bewertung Geschäftsmodell (1/2)

Die Wirtschaftskrise hat die strukturellen Anforderungen an erfolgreiche Güterverkehrsunternehmen neu aufgezeigt. Nach Analyse erfüllt BLS Cargo diese Voraussetzungen

- Gute Eigenkapitalausstattung und Zugang zu Finanzierung, um Liquidität und Finanzierungskosten zu beherrschen
- Strategische Klarheit, um schnell und durchgreifend auf Umfeldveränderungen reagieren zu können
- Schlankes, korridorbezogenes Geschäftsmodell, um Ressourcen flexibel anpassen zu können. Vollintegrierte EVU mit Netzstrukturen demgegenüber im Nachteil
- Nutzung von Synergien und Ressourcenpools, um Ressourcenanpassung breiter abstützen zu können (Lokführerpool BLS, Lokpool BLS Cargo/ DB Schenker Rail)

## Bewertung Geschäftsmodell (2/2)

Die Erfahrungen aus der Wirtschaftskrise bestätigen die Kernelemente des Geschäftsmodells BLS Cargo



**Erfolg**

**Positionierung** (Fokus auf Ganzzüge, Alpentransit, Flexibilität, ...)

**Starke Partnerschaften** (BLS, DB Schenker-Netzwerk, langjährige Kunden, ...)

**Effiziente Produktion** (Mehrsystemloks, grenzüberschreitende Produktion, ...)

**Moderne Organisation** (schlanker Overhead, kurze Entscheidungswege, ...)

## 5. Ausblick

# Ausblick

BLS Cargo steht in 2010 vor folgenden Herausforderungen

- Konsequente Umsetzung der strukturellen Massnahmen des Effizienzsteigerungsprojekts „Aufstieg 2011“
- Absicherung der Effizienz des Geschäftsmodells, um Vorsprung gegenüber Wettbewerbern, die teilweise beginnen das Geschäftsmodell nachzuahmen, zu halten
- Konsequente Weiterentwicklung grenzüberschreitender Produktionsprozesse, so z.B. Lokomotiveinsatz Re 486 in Italien

# Grenzüberschreitende Optimierung

BLS Cargo hat im Dezember 2009 erfolgreich den durchgehend grenzüberschreitenden Einsatz der Mehrsystemlok Re 486 bis nach Italien gestartet



## Geschäftsentwicklung 2010 (1/2)

Die Planungen von BLS Cargo gehen für 2010 von einer verhalten positiven Entwicklung aus

- Die Prognosen der Kunden sind im kombinierten Verkehr und bestimmten Branchen (z.B. Stahl) für 2010 wieder positiver
- BLS Cargo konnte einzelne Neuverkehre in 2010 akquirieren
- BLS Cargo rechnet mit keiner kurzfristigen, sondern einer mehrjährigen Phase bis zur Rückkehr auf die Transportvolumina des Spitzenjahres 2008
- Die gesamte Branche ist derzeit stark angeschlagen und daher auf externe Effekte äusserst anfällig (z.B. Veränderungen verkehrspolitische Rahmenbedingungen, Baustellen, Angebotsänderungen der Bahnen, Streckensperrungen, Wechselkurs, etc.)

## Geschäftsentwicklung 2010 (2/2)

Die Planungen von BLS Cargo gehen für 2010 von Stabilität aus. Entwicklung ist allerdings fragil und durch externe Einflüsse stark gefährdet

Einflussfaktoren auf Geschäftsentwicklung



- Verkehrspolitik: Trassenpreise müssen zur Attraktivität des Güterverkehrs beitragen. Auf 2011 sind massive Steigerungen der Abbestellgebühren durch Infrastruktur geplant.
- Trassenverfügbarkeit: Baustellen und Restriktionen auf der Infrastruktur gefährden noch bestehende Verkehrsvolumen. Entscheidung über Streckensperrungen auf Simplonachse ausstehend.
- Markt: Marktdruck führt teilweise zu Kurzschlussreaktionen bei Bahnen (z.B. EWLV-Redimensionierung von TI) -> wird Angebot gestrichen, dann Rückverlagerung der Verkehre auf die Strasse
- Wechselkurs: Starker CHF birgt Gefahr für Währungsverluste CHF/ €

# Fazit

- BLS Cargo wurde durch die Wirtschaftskrise und den Nachfrageeinbruch sehr stark getroffen. Mit Sofortmassnahmen und einem Effizienzsteigerungsprojekt wurde wirkungsvoll gegengesteuert
- Durch die Massnahmen konnte das (negative) Unternehmensergebnis sehr begrenzt werden, was als Erfolg gewertet wird. Dies war nur aufgrund des bestehenden Geschäftsmodells (schlanke Strukturen, Ressourcenflexibilisierung, Partnerschaften) möglich, was einmal mehr die Aufstellung von BLS Cargo bestätigt
- Für 2010 wird eine verhalten positive Entwicklung erwartet, die jedoch sehr volatil ist und von verkehrspolitischen, infrastrukturellen Rahmenbedingungen und Wechselkursbedingungen abhängt

# Kontakt für Rückfragen

BLS Cargo AG  
Stefanie Pfander  
Bollwerk 27  
3001 Bern

[stefanie.pfander@bls.ch](mailto:stefanie.pfander@bls.ch)

+41 58 327 30 17

+41 58 327 28 60