

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	2–3
Unsere Angebote	6–7
Kombinierter Verkehr	8–9
Wagenladungsverkehr	10–11
Produktion	14–15
10 Jahre BLS Cargo	18–19
Partnerschaften	22–23
Schlanke Organisation	24
Beteiligungen	25
Jahresrechnung	28–35

Operativer Erfolg durch Währungsverluste getrübt

BLS Cargo hat sich gut von der Wirtschaftskrise erholt und arbeitet operativ mit Gewinn. Sorgen bereitet der starke Schweizer Franken, der zu Währungsverlusten führt.

Die internationale Wirtschaft hat sich grösstenteils gut von der Wirtschaftskrise der Jahre 2008/ 2009 erholt. Der Konsum steigt und die Auftragsbücher der Industrie füllen sich. Auch bei BLS Cargo zeugen gut ausgelastete Ressourcen sowie Neuverkehrsprojekte davon, dass die Wirtschaftskrise überwunden ist. Wir konnten dadurch im vergangenen Jahr die Verkehrsleistung um erfreuliche 13% auf 3362.3 Mio. Nettotonnenkilometer (Ntkm) steigern. Damit haben wir das Leistungsniveau vor der Krise zwar noch nicht erreicht, liegen aber deutlich über Budget und unseren Planungen.

«Aufstieg 2011» mit grosser Wirkung

Wir reagierten im 2009 mit einem Effizienzsteigerungsprogramm «Aufstieg 2011» auf die Überkapazitäten und Umsatzverluste, welche die Wirtschaftskrise bei BLS Cargo ausgelöst hatte. Das Ziel des Projekts war, BLS Cargo bis ins Jahr 2011 wieder auf ein nachhaltig positives Unternehmensergebnis auszurichten. Dafür wurden Massnahmen sowohl zur Kapazitätsanpassung und Kostensenkung (z. B. Ausgabenstopp) als auch zur Effizienzsteigerung definiert und umgesetzt.

Nach 18 Monaten Laufzeit beendeten wir Ende 2010 das Projekt und übergaben die Umsetzung der Massnahmen an die Linienorganisation. «Aufstieg 2011» war für BLS Cargo eines der wichtigsten Projekte in der Geschichte des Unternehmens. Die «Aufstiegs-Massnahmen» liefern einen massgeblichen Beitrag zur Effizienz- und Ergebnisverbesserung, so sind für den aktuellen Mittelfristplan 2012–2014 Massnahmen von jährlich rund 12 Mio. CHF eingeplant.

Positives Betriebsergebnis

BLS Cargo weist nach dem konjunkturbedingten Rückschlag 2009 für das Jahr 2010 wieder ein positives operatives Betriebsergebnis (EBIT) von 2.4 Mio. CHF aus. Dieses Ergebnis zeigt deutlich, dass BLS Cargo richtig und konsequent auf die Wirtschaftskrise und den Nachfrageeinbruch reagiert hat. Neben dem positiven Betriebsergebnis, haben wir mit dem Verkehrswachstum 2010 von plus 13% gezeigt, dass die Ressourcen in einem sinnvollen Masse angepasst wurden und sich BLS Cargo die Flexibilität erhalten hat, am Marktwachstum wieder teilzuhaben. Dies war insbesondere bei den Massnahmen, welche die Produktionsressourcen (v.a. Lokführer, Lokomotiven) von BLS Cargo betrafen, sehr wichtig. Der erfreulichen Verkehrssteigerung liegen aber auch intensive Bemühungen unseres Vertriebs zu Grunde, der nach dem Rückgang im 2009 wieder erfolgreich Verkehre für BLS Cargo akquirieren konnte.

Schwacher Euro setzt BLS Cargo unter Druck

Trotz der erfreulichen Mengenentwicklung und des positiven EBIT steht BLS Cargo vor einer neuen schwerwiegenden Herausforderung: Die starke Aufwertung des Schweizer Frankens gegenüber dem Euro. Aufgrund dieser Währungsentwicklung weist BLS Cargo per Ende 2010 trotz Verkehrswachstum und Effizienzsteigerung sowie positivem EBIT einen Unternehmensverlust von –2.56 Mio. CHF aus.

Der Euro ist die Leitwährung in der europäischen Transportbranche, weshalb wir die Dienstleistung den direkten Kunden, der verladenden Wirtschaft in den benachbarten Ländern, sowie den Part-



Dr. Dirk Stahl, CEO; Bernard Guillelmon, Präsident des Verwaltungsrates

nerbahnen weitgehend in Euro verkaufen. Demgegenüber fällt der überwiegende Teil unserer Produktionskosten z.B. für Lokführer sowie die Trassengebühren in Schweizer Franken an. Damit ergibt sich für die betreffenden Leistungen rein währungsbedingt ein Ertrags- und Margenrückgang für eine ansonst unveränderte Transitleistung. Der starke Franken trifft somit die Schienengüterverkehrsbranche und speziell die im Transit tätigen Unternehmen in der Schweiz wie BLS Cargo massiv und beeinflusst negativ das Unternehmensergebnis.

Da zum einen diese Struktur der Einnahmen in Euro und der Aufwendungen in Franken kurzfristig nicht angepasst werden kann und wir davon ausgehen müssen, dass die Frankenstärke weiter anhalten wird, sind Preisanpassungen für Leistungen durch die Schweiz unumgänglich. Neben einer Beeinträchtigung der Beziehungen mit den Kunden droht dadurch eine Rückverlagerung des Verkehrs auf die Strasse oder auf Transitachsen ausserhalb der Schweiz. Negative Auswirkungen auf die Verlagerungspolitik sind dementsprechend zu erwarten. BLS Cargo fordert daher, dass im Rahmen der für 2013 vorgesehenen Trassenpreisreform der Güterverkehr deutlich entlastet wird. Denn auch hier dürfen Währungsentwicklungen und die Wettbewerbsfähigkeit der Preise von Infrastrukturleistungen im internationalen Kontext nicht ausser acht gelassen werden. Mittelfristig müssen diese an das europäische Niveau angepasst werden.

Ausblick und Dank

Für 2011 rechnen wir mit einer weiteren Steigerung der Transportnachfrage. Wir gehen allerdings noch nicht davon aus, dass wir die Leistungsmenge des Jahres 2008 bereits erreichen können. So

positiv die Prognose der Mengenentwicklung ist, so schwieriger wird der Blick auf die Währungsentwicklung €/CHF. Die angespannte Währungssituation bedingt einmal mehr, sehr aufmerksam mit unseren Ressourcen umzugehen und die Umsetzung der Massnahmen aus dem Projekt «Aufstieg 2011» nicht zu verlässigen. Wir werden 2011 sehr gefordert sein, mit der anhaltenden Frankenstärke umzugehen und das Unternehmen darauf auszurichten. Hauptziel wird sein, einen Teil des strukturellen Ungleichgewichts zwischen Euro-Einnahmen und Franken-Ausgaben zu minimieren, um die Wettbewerbsfähigkeit der BLS Cargo Leistungen zu sichern.

BLS Cargo feiert im Jahr 2011 ihr 10-jähriges Bestehen. Die Mitarbeitenden von BLS Cargo identifizierten sich während der letzten Jahre sehr stark mit dem Unternehmen und setzten sich mit hohem Engagement für das Wohl von BLS Cargo ein. Die im vergangenen Jahr durchgeführte Mitarbeitendenzufriedenheits-Umfrage bestätigte dies deutlich. Wir erreichten bei den Dimensionen «Identifikation mit dem Unternehmen», «Engagement» und «Motivation» Spitzenwerte. Dafür möchten wir uns herzlich bei den Mitarbeitenden bedanken. Die Bereitschaft, sich so intensiv für BLS Cargo zu engagieren, wissen wir sehr zu schätzen.

Speziell bedanken wir uns auch bei unseren Kunden und Partnern im In- und Ausland für die Treue und Verbundenheit zu BLS Cargo. Gerade in schwierigen Zeiten erweisen sich die seit Jahren gefestigten Partnerschaften als standfest und für beide Seiten von grossem Nutzen.

Bernard Guillelmon
Präsident des Verwaltungsrates

Dr. Dirk Stahl
CEO

**Nennen Sie es Höchstleistung.
Wir nennen es normal.**



Unsere Angebote



Weiter, als Sie denken

Die BLS Cargo AG hat sich sowohl im Transitverkehr als auch im Binnen- und Import-/Exportverkehr einen Namen gemacht. Sie befährt das gesamte Schweizer Normalspurnetz und erschliesst über ihre Kooperationspartner ganz Europa.

Seit der Gründung von BLS Cargo konzentrieren wir uns ausschliesslich auf Ganzzüge sowie auf kundenspezifische Lösungen in der Schweiz und im Transit durch die Schweiz. In der Verkehrsabwicklung sind wir auch über die Schweizer Grenzen hinaus tätig und nehmen für unsere Kunden die Verantwortung auf der gesamten Nord-Südachse bzw. Ost-Westachse wahr. Wir beeinflussen direkt die Transportabwicklung und können dadurch einen hohen Qualitätsstandard bieten. Ein konsequentes Ereignismanagement erlaubt uns überdies, sofort und kompetent zu reagieren.

Kundenpartnerschaften

Die Kundenstruktur der BLS Cargo AG hat sich ebenso vielfältig entwickelt wie die Unternehmung selbst. Zu langjährigen renommierten und bedeutenden direkten Kunden dürfen wir Verladere wie Petroplus, Awilog und Esso aber auch Spediteure und Operateure des kombinierten Verkehrs wie Ambrogio, Hangartner und RAlpin zählen. Im Verlauf der Jahre ist mit unseren Kunden eine enge Partnerschaft entstanden. Die Kunden schätzen insbesondere die massgeschneiderten Angebote von BLS Cargo. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um fix geplante Regelzüge oder um kurzfristige Zusatzzüge handelt.

Kompetente Kundenbetreuung

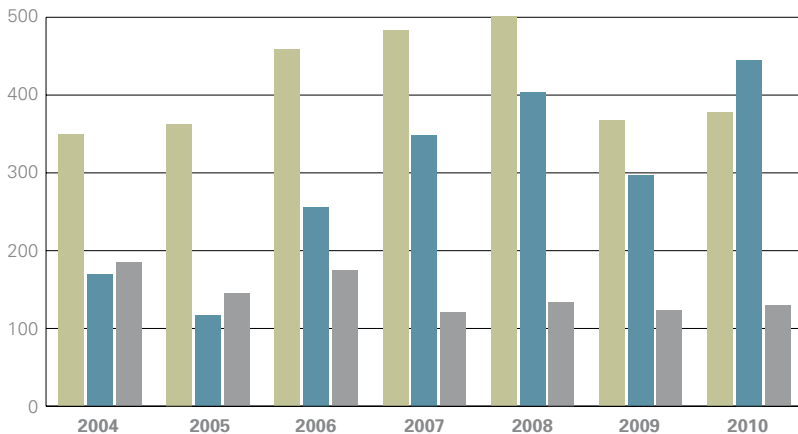
BLS Cargo verfügt über eine schlanke und auf die Kunden ausgerichtete Vertriebsorganisation. Alle Kunden haben ihre festen Ansprechpartner, die

ihnen als «single point of contact» dienen. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verfügen über langjährige Bahnerfahrung, sind mehrsprachig und betrachten es als ihren Auftrag, die Kundenbedürfnisse zu verstehen und bestmöglich zu befriedigen. Die kurzen Entscheidungswege und die organisatorische Nähe zwischen Vertrieb und Produktion ermöglichen uns schnelle und flexible Lösungen. Spezielles Kennzeichen ist, dass wir sprachlich und kulturell unsere Kunden und Partner nördlich und südlich der Alpen miteinander verbinden – wir bauen Brücken.

Persönliche Präsenz vor Ort

Wir befahren das gesamte Schweizer Normalspurnetz und erschliessen über unsere Kooperationspartner in den Benelux-Ländern, in Deutschland, Frankreich, Skandinavien, Grossbritannien, Österreich und Italien Traktionsleistungen in ganz Europa. Den Ressourceneinsatz von Loks und Lokführern planen wir zunehmend grenzüberschreitend. Wir bedienen in eigener Regie die wichtigen Grenzübergänge nach Italien, Österreich, Frankreich und Deutschland. Sowohl in Domodossola und Chiasso, als auch in Weil am Rhein verfügen wir über eigenes Personal, das sich zuverlässig und schnell um die Abwicklung des Verkehrs von BLS Cargo kümmert. Durch die persönliche Präsenz vor Ort können wir rasch auf die besonderen Bedürfnisse unserer Kunden eingehen und eine durchgängig hohe Qualität der Leistungen sicherstellen.

Entwicklung Wagenladungsverkehr (Mio. Ntkm)

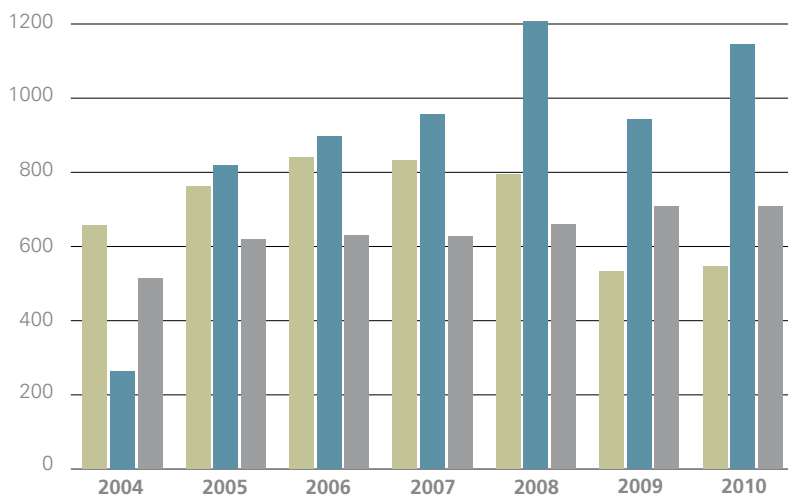


- WLW Löttschberg/Simplon
- WLW Gotthard
- WLW Binnen, Import/Export

Kennzahlen 2010

Umsatz: 38.9 Mio. CHF
 Verkehrsleistung (in Mio. Ntkm):
 Löttschberg-Simplon: 377.9 (+2.9%)
 Gotthard: 445.0 (+50.1%)
 Binnen, Import/Export: 129.5 (+5.3%)
 Anzahl Züge: 7 793 (+6.6%)

Entwicklung Kombiniertes Verkehr (Mio. Ntkm)



- UKV Löttschberg/Simplon
- UKV Gotthard
- Rollende Autobahn Löttschberg/Simplon

Kennzahlen 2010

Umsatz: 115.5 Mio. CHF
 Verkehrsleistung (in Mio. Ntkm):
 Löttschberg-Simplon: 546.9 (+2.5%)
 Gotthard: 1 144.6 (+21.3%)
 Rollende Autobahn 709.0 (+0.1%)
 Binnen, Import/Export 9.4 (+5.6)
 Anzahl Züge: 14 424 (+5.2%)

Kombinierter Verkehr im Wachstum

Hoher Qualitätsstandard, Flexibilität auf allen Schweizer Transitachsen und auf die Kunden abgestimmte Transportlösungen zählen zu den Markenzeichen von BLS Cargo.

Der unbegleitete kombinierte Verkehr sowie die Verkehre der Rollenden Autobahn sind bezogen auf die Transportleistung die grössten Geschäftsfelder von BLS Cargo. Als Marktführerin auf der Lötschberg-Simplonachse und mit einem hohen Verkehrsaufkommen auf der Gotthardachse zeichnen wir uns als kompetente Spezialistin im alpenquerenden Güterverkehr aus. Im Import-, Export und Binnenverkehr verfolgen wir einen stetigen Ausbau der Ganzzug-Verkehre.

Durch starke Partnerschaften mit zahlreichen europäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen bieten wir den Kunden des kombinierten Verkehrs neutrale Transportleistungen für die gesamte internationale Bahnstrecke aus einer Hand an. Andererseits liefern wir qualitativ hochstehende Lösungen für den Schweizer Transit im Auftrag verschiedener Partnerbahnen. Die europäische Vernetzung und das spezialisierte Know-How im Transport durch die Schweiz führen zu massgeschneiderten Transportlösungen, die wir kurzfristig und sehr flexibel umsetzen.

Wir stehen im engen und regelmässigen Kontakt mit unseren Kunden. Nur so kennen wir die Anforderungen und Bedürfnisse des Marktes und können entsprechend markt- und kundennahe Produkte umsetzen. Mit dem Ziel, hohe Qualität und auf langfristige Sicht Stabilität zu bieten, arbeitet BLS Cargo in allen Bereichen vorausschauend und kundenorientiert. Dank moderner Traktionsmittel und der Fähigkeit, die Schweizer Transitachsen optimal zu bedienen, setzen wir zukunfts-trächtige Ansätze zur Optimierung der Verkehre gemeinsam mit den Kunden um. So können wir beispielsweise Züge im kombinierten Verkehr mit

mehr als 1'600 Bruttotonnen Anhängelast und mit bis zu 700 Metern Zuglänge über die Lötschberg-Simplon-Achse fahren.

Erreichte Ziele 2010

Die Verkehrsleistung in Nettotonnenkilometer stieg im kombinierten Verkehr im 2010 um 10%, die Anzahl gefahrener Züge um 5.2%. Zu diesem erfreulichen Resultat beigetragen hat die unerwartet stark verbesserte Wirtschaftslage. Damit hat BLS Cargo den Nachfragerückgang während der Wirtschaftskrise mit neuen Verkehren in diesem Segment mehr als kompensiert. Der Wettbewerb und Preisdruck mit der Strasse ist allerdings weiterhin sehr hoch, auch wenn gegen Ende 2010 eine gewisse Entspannung beobachtet werden konnte.

Die Verkehrsleistung der Rollenden Autobahn bewegte sich im 2010 auf dem hohen Vorjahresniveau. Die Rollende Autobahn ist der einzige Verkehr, der von der Wirtschaftskrise 2009 weitgehend verschont geblieben ist. Im Berichtsjahr erstellte BLS Cargo zusammen mit ihren Partnern für die RAAlpin AG massgeschneiderte Transportlösungen für die Ausschreibung der Rollenden Autobahn für die Jahre 2012-2018. Im Herbst 2010 bestätigte das Bundesamt für Verkehr die Fortführung dieses Verkehrs und vergab den Auftrag für weitere sieben Jahre an die RAAlpin AG. Damit ist BLS Cargo auch in Zukunft für die Verkehre der Rollenden Autobahn verantwortlich und leistet einen grossen Beitrag für die Schweizer Verlagerungspolitik. BLS Cargo fährt seit Fahrplanwechsel 2011 die Strecke Freiburg im Breisgau – Domodossola mit durchgehender Traktion, wobei ihre Mehrsystemlokomotive Re 485 zum Einsatz kommt. Die



Umstellung ermöglicht den Abbau von Schnittstellen und führt zu einer Steigerung der Qualität.

Wir haben 2010 sehr eng mit den Kunden die Nachfrageentwicklung verfolgt und waren in der Lage, trotz beschränkter Produktionskapazitäten, kurzfristige Ausbauwünsche der Kunden mit guter Qualität und Flexibilität zu befriedigen.

BLS Cargo arbeitete im 2010 neben DB Schenker mit weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen zusammen und erweiterte dadurch das Marktangebot und steigerte den Bekanntheitsgrad.

Ausblick 2011

Im Verlauf des Jahres 2011 erwartet BLS Cargo im Kombinierten Verkehr einen bedeutenden Mengenanstieg, welcher hauptsächlich auf der Realisierung neuer Projekte basiert. Die starke Aufwertung des Schweizer Frankens gegenüber dem Euro wird in den Preisverhandlungen im Dialog mit den Kunden angemessen berücksichtigt, da derzeit von einer länger anhaltenden Euroschwäche ausgegangen wird. Die Währungsthematik stellt für BLS Cargo und ihre Kunden eine grosse Herausforderung dar.

Ein Beispiel: Ewals Antwerpen-Novara

Ewals und BLS Cargo haben ab April 2010 einen Neuverkehr zwischen Antwerpen und Novara aufgenommen, bei welchem wöchentlich mindestens sechs Ganzzüge mit teilweise hochprofiligen Wechselbrücken und Sattelaufleger befördert werden. Trotz extrem hoher Wettbewerbsintensität und sehr knappen Infrastrukturkapazitäten auf dieser Strecke wurde die Frequenz Anfang 2011

auf fünf Umläufe erhöht, was voraussichtlich noch nicht das Ende des Wachstums darstellen wird.

Kurz erklärt: Kombiniertes Verkehr

Im kombinierten Verkehr werden mindestens zwei unterschiedliche Verkehrsträger (LKW, Bahn, Schiff) in einer durchgehenden Transportkette miteinander verbunden. Dadurch werden die ökologisch und ökonomischen Vorteile und die Zuverlässigkeit des Schienen- und Schiffsverkehrs auf langen Strecken, mit den flächendeckenden Möglichkeiten des Strassenverkehrs kombiniert. Befördert werden normierte Ladeeinheiten wie Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger oder komplette LKW. BLS Cargo leistet mit dem Kombinierten Verkehr einen direkten Beitrag zur Erreichung des verfassungsmässigen Verlagerungsziels von Gütern von der Strasse auf die Schiene und zur wirkungsvollen Reduktion der CO₂-Emissionen.

Kontakt



Leitung:
Christian Stäubli
Tel: +41 58 327 28 73
Mobile +41 79 689 49 18
christian.staebli@bls.ch



Thomas Frank
Tel. +41 58 327 32 20
Mobile +41 79 642 99 49
thomas.frank@bls.ch



Alan Dunning
Tel: +41 58 327 30 46
Mobile +41 79 855 63 17
alan.dunning@bls.ch

Spezialist für Ganzzüge

BLS Cargo bringt Industriegüter zuverlässig über die Alpen und übernimmt die Brückenfunktion zwischen Norden und Süden.

BLS Cargo bietet im Wagenladungsverkehr sowohl Leistungen im Transit durch die Schweiz als auch im Binnen-, Import- und Exportverkehr an. Eingebunden in Transportketten der ausländischen Partner übernehmen wir den Transport von Ganzzügen durch die Schweiz. Bereits seit mehreren Jahren fahren wir im Transitverkehr Ganzzüge aus den Bereichen Automotive, Baustoffe, Dünger, Stahl, Holz und Papier. Daneben führen wir in enger Zusammenarbeit mit DB Schenker eine grosse Anzahl «bunter» Züge (für mehrere Kunden) zwischen Deutschland und Italien. Unser Geschäftsmodell basiert auf engen Partnerschaften mit den Kooperationspartnern im Norden und Süden. Wir verantworten im Auftrag unserer Partner die zuverlässige Überwindung der Alpen, indem wir eine professionelle Traktion in der Schweiz sicherstellen. Dabei sind wir auf beiden wichtigen Transitachsen Lötschberg-Simplon und Gotthard sowie zusätzlich im West-Ostverkehr tätig. Auf ausgewählten Relationen profitieren einige Kunden bereits vom direkten Kontakt mit BLS Cargo.

Im Binnenverkehr zählen namhafte Unternehmen der Mineralöl-, Holzindustrie und Abfallentsorgung zu unseren Kunden. Für Transporte innerhalb der Schweiz sind wir ihr einziger und direkter Ansprechpartner. Mit der Netzzugangsbewilligung für sämtliche Strecken des Schweizer Normalspurnetzes können wir in der Schweiz uneingeschränkt unsere Leistungen anbieten.

BLS Cargo ist auch im Schweizer Import- und Exportverkehr tätig. Das grösste Verkehrsvolumen fahren wir für Unternehmen der Mineralöl- und Baustoffindustrie. Wir organisieren direkt mit den Kunden die firmeneigenen Logistikketten und übernehmen den Transport der Züge vom Abgangs- zum Bestimmungsort. Die Kunden schät-

zen dabei die Zuverlässigkeit und die individuelle Betreuung von BLS Cargo.

Erreichte Ziele 2010

Obwohl das Leistungsniveau vor der Wirtschaftskrise noch nicht erreicht ist, nimmt der internationale Transportmarkt nach dem scharfen Einbruch 2008/2009 wieder stark an Fahrt auf. Dementsprechend nahm die Verkehrsleistung im Wagenladungsverkehr auf der Lötschberg-Simplonachse um 2.9% und am Gotthard um 50.1% zu. Die Verkehrsleistung im Binnen- /Import und Exportverkehr stieg um 5.3%.

Im Berichtsjahr konnten wir im Alpentransit auch neue Verkehre entwickeln, so unter anderem einen Buntverkehr von Domodossola via Lötschberg nach Schweden. Ebenso gewannen wir Mitte des Jahres das Vertrauen eines international tätigen Stahlproduzenten, für den wir seitdem Stahlcoils von Italien nach Deutschland transportieren. Gegen Jahresende gelang uns im Automobilbereich die Akquisition mehrerer neuer Verkehre ab Frankreich.

Ein Rückschlag war der Entscheid eines Kunden, den grössten BLS Cargo-Binnenverkehr an einen Wettbewerber zu vergeben. Durch den Abbau der BLS Cargo-Leistungen in diesem Verkehr wird damit die Liberalisierung im Schweizer Binnenverkehr massiv zurückgeworfen. Im Gegenzug erhielten wir vom selben Kunden den Zuschlag für ein hohes Verkehrsvolumen im Importverkehr.

Ausblick 2011

Unsere Kunden schätzen die Wirtschaftsentwicklung für 2011 optimistisch ein, was sich in zusätzlichen Anfragen und Transporten widerspiegelt.



Wir gehen daher im Wagenladungsverkehr von einem insgesamt steigenden Transportvolumen aus. Der Anteil an kurzfristig zu organisierenden Verkehren wird im Verhältnis zu den langfristigen planbaren Leistungen allerdings nochmals zunehmen. Die Bedeutung gemeinsam zwischen Kunden, Partnern und BLS Cargo vereinbarter Spielregeln und Prozesse wird für eine gute Qualität der Leistungserstellung weiter wachsen.

Die starke Aufwertung des Schweizer Frankens gegenüber dem Euro wird in den Preisverhandlungen im Dialog mit den Kunden angemessen berücksichtigt, da derzeit von einer länger anhaltenden Euroschwäche ausgegangen wird. Die Währungsthematik stellt für BLS Cargo und ihre Kunden eine grosse Herausforderung dar.

Ein Beispiel

Für die Holcim (Schweiz) AG fährt BLS Cargo einen Umlauf pro Woche von der Westschweiz nach Italien. Bei der Abholung im Werksstandort ist ein Rangierer der BLS Cargo im Einsatz, damit

der Zug rückwärts in das Anschlussgleis gefahren werden kann. Die hohe Auslastung der Infrastruktur bedingt ein weiteres Manöver bei Rückführung des Zuges in Richtung Süden. Zunächst wird der Zug einige Kilometer nach Norden geführt, wo ein Richtungswechsel stattfinden muss. Ab 2011 werden zusätzlich zu den Zementzügen Petrokohletransporte durchgeführt, die als operative Extrazüge abgewickelt werden.

Kurz erklärt: Wagenladungsverkehr

Der konventionelle Wagenladungsverkehr ist die älteste Form des Schienengütertransportes. Er ist vor allem für Industriebetriebe mit grossen Transportmengen und schweren Gütern wie Autos, Ton, Stahl, Holz und Papier geeignet. Da die grossen Industriezentren vor allem im umliegenden Ausland zu finden sind, ist der Bedarf an alpenquerenden internationalen Transporten gegenüber Binnentransporten deutlich höher. BLS Cargo übernimmt die Brückenfunktion zwischen Norden und Süden und bringt die Industriegüter zuverlässig über die Alpen.

Kontakt



Leitung:
Daniel Bertschi
Tel: +41 58 327 28 57
Mobile: +41 79 308 80 49
daniel.berstchi@bls.ch
Branchen: Automotive



Lutz Richter
Tel: +41 58 327 31 64
Mobile: +41 79 361 15 95
Lutz.richter@bls.ch
Branchen: Montan, Agrar,
Kaufmannsgüter



Angelika Zurbrugg
Tel: +41 58 327 31 61
Mobile: +41 79 739 07 39
angelika.zurbruegg@bls.ch
Branchen: Baustoffe, Holz/Papier,
Spezialtransporte, Entsorgung



Armin G. Leibundgut
Tel: +41 58 327 28 87
Mobile: +41 79 432 53 52
armin.leibundgut@bls.ch
Branchen: Mineralöl, Chemie

**Flexibel sein. Wichtig in den Alpen.
Überlebenswichtig im Business.**



Produktion



Grenzüberschreitend optimiert

BLS Cargo nutzt die neuen Loks in der grenzüberschreitenden Traktion. Baustellen auf der Schieneninfrastruktur und Mehrkosten bei den Trassenpreisen wirken kontraproduktiv.

Positiv zur Entwicklung von BLS Cargo im 2010 haben die grenzüberschreitenden Einsätze der neuen Mehrsystemlokomotiven Re 486 zwischen Deutschland und Italien beigetragen. Die Lokomotiven verfügen über die erforderlichen länderspezifischen Sicherungs- und Stromsysteme, welche direkte grenzüberschreitende Fahrten ohne Lokwechsel von der Schweiz nach Deutschland, Italien und Österreich erlauben. Im 2010 fuhren die Lokomotiven Re 486 in einem gemeinsamen Produktionskonzept mit DB Schenker Rail und Nord-Cargo regelmässig die Züge der Kunden Ambrogio und Hupac zwischen Basel und Gallarate über die Lötschberg-Simplon-Linie sowie auch zwischen Basel und Gallarate sowie Novara über die Gotthard-Linie.

Ein weiteres Beispiel unserer Optimierungsbestrebungen zeigt sich im neuen Traktionskonzept für die Rollende Autobahn. Gemeinsam mit SBB Cargo ist BLS Cargo hauptverantwortliche Beförderin dieses Verkehrs. Seit letztem Dezember werden die Züge der Rollenden Autobahn von Freiburg im Breisgau (D) bis nach Domodossola (I) durchgehend mit unseren Re 485 geführt, wodurch auf Lokwechsel in Basel verzichtet werden kann. Qualitätsverbesserungen und erhöhte Stabilität im Fahrplan sind positive Folgen. Neben den grenzüberschreitenden Lokeinsätzen nach Deutschland und Italien werden wir auch die Einsätze von Lokführern grenzüberschreitend weiter vorantreiben. Insbesondere die Zusammenarbeit mit DB Schenker und NordCargo soll weiter verstärkt werden.

Wir werden auch im Jahr 2011 die grenzüberschreitende Produktion weiterentwickeln. Die bisherigen Erfahrungen innerhalb des DB Schenker

Rail-Netzwerks zeigen, dass BLS Cargo gemeinsam mit den Kooperationspartnern erfolgreich die Abläufe an den Landesgrenzen sowie die gemeinsamen Planungs- und Steuerungsprozesse zum Wohle der Kunden weiter verbessern kann. BLS Cargo nimmt in diesen Projekten eine aktive Rolle wahr. So können die unterschiedlichen Kompetenzen nutzbringend verzahnt werden.

Trassenverfügbarkeit gefährdet

2010 erschwerten diverse Baustellen auf dem Infrastrukturnetz (Schweiz, Italien, Deutschland) eine optimale Produktion und wirkten zum Teil stark kontraproduktiv auf unsere Effizienzbestrebungen in der Planung und Steuerung der Verkehre sowie beim Ressourceneinsatz. So lösten die Sanierungsarbeiten im Kehrtunnel bei Varzo auf der Simplon-Südrampe einen erheblichen Mehraufwand in der Planung und Disposition der BLS Cargo Züge aus. Die Strecke Brig-Domodossola blieb zwischen dem 13. Juni bis 11. Dezember 2010 nur einspurig befahrbar und war in den Zeitfenstern zwischen 10 und 13 Uhr sowie 16 und 19 Uhr vollständig gesperrt. Wir mussten für insgesamt rund 60% unserer Transitzüge Fahrplananpassungen und Umleitungen planen und mussten zudem mit erheblichen Verspätungen umgehen.

Diese Bauarbeiten sind nur ein Vorgeschmack auf die in den kommenden Jahren vorgesehenen Baustellen auf den Schweizer Nord-Süd-Transitachsen sowie auf den wichtigen Zulaufstrecken in Deutschland und Italien. So folgt im 2011 der Bau von Lärmschutzwänden auf der Einspurstrecke zwischen Cadenazzo und Luino. Teilweise Streckensperrungen verlangen erneute Umleitungen von Zügen. Zwischen 2012 und 2014 steht die Sanierung des



Simplontunnels an, die in verschiedenen Phasen erneute Einschränkungen mit sich bringen wird.

Die Anforderungen unserer Kunden ebenso wie die effiziente Planung und Durchführung der Verkehre setzen eine hohe Qualität und Stabilität der Schieneninfrastruktur voraus. Nachdem seit 2010 die Verkehrsnachfrage wieder deutlich steigt, hemmen die baustellenbedingten Streckensperungen und die Umleitungen das Wachstum von BLS Cargo und insgesamt die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Wenn zudem bei der Planung von Baustellen oder im operativen Betrieb Konflikte bezüglich der Priorisierung zwischen Personen- und Güterverkehr entstehen, kann dies die Umsetzung der Verlagerungspolitik empfindlich beeinträchtigen. Wir engagieren uns daher bei den Behörden und den Infrastrukturbetreibern für die Sicherung der vom Bundesrat und Gesetz zugesprochenen Trassen für den Güterverkehr.

Revision des Trassenpreissystems

Das Bundesamt für Verkehr plant für das Jahr 2013 eine Revision des Trassenpreissystems in der Schweiz und hat hierzu im April 2010 erste Reaktionen aus der Branche angefragt. Wir nahmen dazu wie folgt Stellung:

- » BLS Cargo unterstützt die grundsätzliche Stossrichtung des Vorschlags, kapazitäts-, verursacher- und qualitätsorientierte Preiselemente konsequenter zu berücksichtigen, jedoch fordert BLS Cargo eine höhere Preisdifferenzierung (= höhere Anreize) bei der Trassenqualität.
- » BLS Cargo lehnt die Einführung eines Gefahrgutzuschlages konsequent ab.
- » Das Trassenpreissystem 2013 darf keine Mehrbelastung für den Schienengüterverkehr be-

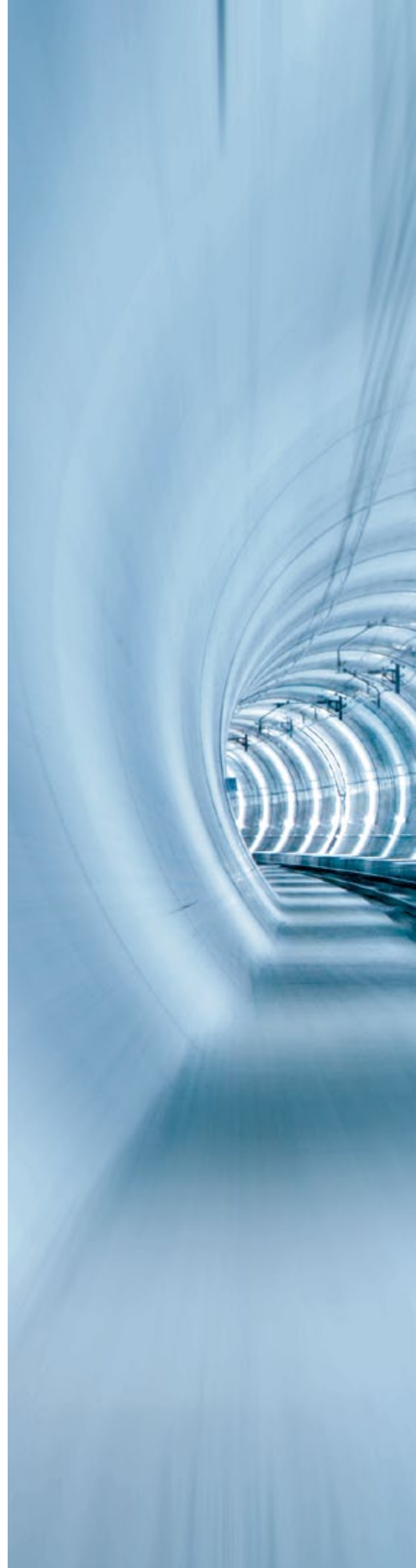
deuten. Währungsentwicklungen und die Wettbewerbsfähigkeit der Preise von Infrastrukturleistungen dürfen im internationalen Kontext nicht ausser acht gelassen werden. Mittelfristig müssen diese an das europäische Niveau angepasst werden.

- » Sofern die heute bestehende Trassenqualität für den Güterverkehr und die nachrangige Priorisierung nicht verbessert werden, sind Trassenpreissenkungen vorzunehmen, damit der Güter- und Personenverkehr gleichgestellt werden.

Im Jahr 2011 erhöhen die Schweizer Infrastrukturbetreiber die Gebühren für die kurzfristige Bestellung und Abbestellung von Trassen. Aufgrund der neuen Regelung werden die Bahnen für kurzfristig bestellte oder abbestellte Trassen (Zeitraum 60 Tage vor der Ausführung bis am Tag der Ausführung) für lange Strecken massiv zusätzlich belastet. Wir rechnen mit Mehrkosten von über einer Million Franken pro Jahr, die nur zu einem geringen Anteil durch prozessuale Anpassungen kompensiert werden können.

Unsere Kunden fordern im aktuellen Wirtschaftsumfeld grösste Flexibilität, um die Transporte nicht an die Strasse zu verlieren. Gleichzeitig können Mehrkosten der Bahnen nicht vollständig auf die Kunden überwältzt werden, da bereits der starke Schweizer Franken gegenüber dem Euro zu Preiserhöhungen bei den Kunden geführt hat. Die Belastungsgrenzen der Schienengüterverkehrsunternehmen sowie deren Kunden sind daher ausgereizt. BLS Cargo wird sich deshalb im weiteren politischen Prozess für ein güterverkehrsfreundliches Trassenpreissystem bzw. für verkehrsverlagernde Instrumente einsetzen.

**Echte Alpinisten kennen mehr
als eine Route zum Ziel.**



10 Jahre BLS Cargo



10 Jahre BLS Cargo

BLS Cargo feiert 2011 das 10-jährige Bestehen.

Grund genug, einen Blick in die Geschichte zu werfen.

<p>BLS nimmt die Güterkurve <i>BLS CARGO AG / Die Lötschbergbahn gliedert den Güterverkehr in eine selbständige BLS Cargo AG aus. Daran sollen sich die Deutsche Bahn sowie weitere ausländische Bahnen und Spediteure beteiligen. Eine Verdoppelung des Transits bis in fünf Jahren ist das Ziel.</i></p>	2001
<p>BLS Cargo wird international <i>Die deutsche DB Cargo übernimmt 20% der Aktien der privaten schweizerischen Güterbahngesellschaft BLS Cargo. Weitere 2,3% gehen an den italienischen Kombioperateur Ambrogio. Damit entsteht eine neue, durchgehende Achtsengesellschaft für die Nord-Süd-Transitachse Deutschland-Italien.</i></p>	2002
<p><i>Kooperation mit Railion auf der Gotthard-Achse</i> BLS Cargo verstärkt Rolle im Alpen transit <i>Zum Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2003 erweitert die BLS Cargo AG ihr Angebot im alpen transitierenden Schienengüterverkehr erneut aus. Die Kooperation mit dem deutschen Partner Railion wird intensiviert. Der Schwerpunkt der zusätzlichen Leistungen liegt im Interesse des Marktes auf der Gotthard-Achse.</i></p>	2003
<p>BLS Cargo boomt <i>Die Schweizer Güterbahn BLS Cargo hat letztes Jahr erneut stark zugelegt und erwartet, nicht zuletzt dank der Expansion auf die Gotthard-Achse, auch dieses Jahr wieder deutlich mehr Verkehr. Sie ist dabei, sich stärker als bisher als gesamtschweizerischer Anbieter zu etablieren.</i></p>	2004
<p>BLS Cargo auf fremden Gleisen <i>Marktanteil am Gotthard auf 21 Prozent gesteigert</i> <i>Jeder fünfte Güterzug durch den Gotthard wird mittlerweile von BLS Cargo geführt. Der Anteil der Division Güterverkehr der SBB am gesamten Verkehr auf dieser Achse sank binnen zweier Jahre von praktisch 100 auf 78 Prozent. In Erstfeld und Chiasso hat die Güterverkehrtochter der BLS Lötschbergbahn total 48 Arbeitsplätze geschaffen.</i></p>	2005

BLS Cargo wurde am 3. April 2001 von der damaligen BLS Lötschbergbahn AG gegründet. Der operative Start von BLS Cargo folgte im Juli mit ersten Zügen unter eigener Regie.

Bis zur Gründung von BLS Cargo betrieb die BLS Lötschbergbahn bereits Güterverkehr. Allerdings beschränkte sich dieser vor allem auf die Lötschberg-Simplonachse und das Simmental. Sämtliche Mitarbeitende, die in 2001 für den Güterverkehr der BLS arbeiteten, erhielten neue Anstellungen bei der BLS Cargo AG. Mit insgesamt 16 Mitarbeitenden und dem neuen CEO, Dr. Dirk Stahl, startete das Unternehmen seine Tätigkeit.

Noch im 2001 wurden weitere prägende Meilensteine in der Geschichte von BLS Cargo gelegt. Einerseits schlossen die BLS und die SBB eine Basisvereinbarung ab, worauf sich BLS Cargo aus dem Schweizer Einzelwagenladungsverkehr zurückzog und sich auf Ganzzüge im Transit durch die Schweiz fokussierte. Andererseits starteten bereits in 2001 die Verhandlungen mit internationalen potenziellen Aktionären von BLS Cargo. 2002 beteiligten sich in der Folge die Güterverkehrstochter der deutschen Bahn (heute DB Schenker Rail) sowie die italienische Ambrogio Gruppe an BLS Cargo.



Ambrogio fährt seit 2001 mit BLS Cargo.



Kauf von modernen Lok Re 485 im 2002.



BLS Cargo fährt mit DB Loks 2003 auf der Gotthardachse.



BLS Cargo baut erstmals ein eigenes Serviceleistungsteam auf.



BLS Cargo stärkt die Position auf der Gotthardachse.

Die Weiterentwicklung von BLS Cargo verlief danach rasant, mit zweistelligen Wachstumsraten sowie positiven Jahresergebnissen. Massgeblich für den Erfolg von BLS Cargo verantwortlich waren der erfolgreiche Aufbau der Verkehre der Rollenden Autobahn 2001 sowie der Transitverkehre am Gotthard 2003.

Erfolgsfaktoren der letzten 10 Jahre sieht BLS Cargo in

- » der seit Jahren aufgebauten strategischen Positionierung im liberalisierten Markt und dem Fokus auf Ganzzugsverkehre auf Kernachsen.
- » den gefestigten Partnerschaften mit Kunden und ausländischen Bahnen, allen voran in der Zusammenarbeit mit den Aktionären DB Schenker und IMT.
- » den grenzüberschreitenden Produktionskonzepten, welche insbesondere mit den neuen Mehrsystemlokomotiven Re 486 im Jahr 2010 und geplanten grenzüberschreitenden Lokführereinsätzen nach Italien 2011 weiter ausgebaut werden.
- » der schlanken Unternehmensstruktur und der hohen Anpassungsflexibilität im volatilen Güterverkehrsmarkt.

Die Kleine ganz gross

Starkes Wachstum von BLS Cargo im unbegleiteten Kombiverkehr

2006

«Stetig und steil aufwärts»

BLS Cargo AG Bahnunternehmen schreibt im Jahr 2006 Rekordergebnisse

2007

Was können die SBB von der BLS lernen?

Als Schweizer, konkurrenzfähiger Nischenanbieter verdient BLS Cargo Geld. Aber das Rezept lässt sich nicht ohne Verluste auf SBB Cargo übertragen. Just am Tag vor der Parlaments-„Superzelle“ zum Beispiel Hupac und BAHN, geschäftskennzeichnend SBB bleiben. „dahlte über die Krise bei SBB“ – Sagt bei der Konkurrenz wird heute erklärt, die BLS-Leute machen einen „Superzelle“-Umsatz den habenbedingungen der BLS, was neuen Rekordprofite. Überwiegend stellt sich die Frage, ob man Fachleute von der Partnerschaft...

2008

BLS Cargo fährt weiter Geld ein

BLS Cargo AG verbucht trotz der Krise drei Millionen Gewinne – die Nachfrage bricht aber immer massiver ein.

auch unter schwachen Bahn-Verbindungen bei BLS Cargo 2008 im Gegensatz zu SBB Cargo, einem Kunden attraktiv schaffte. 2009 brachte der Rückgang wieder einhellige...

2009

Mit BLS Cargo geht es bergauf – doch das Euro-Tief belastet

2010



Zum 100 Jahr Jubiläum der BLS Lötschbergbahn AG erhält BLS Cargo 2006 eine Briefmarke.



BLS Cargo fährt 2007 die ersten Züge durch den neuen Lötschberg-Basistunnel.



DB und IMT erhöhen 2008 ihre Beteiligung an BLS Cargo.



Die erste neue MehrsystemlokomRe 486 nimmt 2009 ihren Betrieb auf.



Entscheidung im 2010, dass die Rollende Autobahn bis 2018 weitergeführt wird.

**Wo vieles unvorhersehbar ist,
hilft ein verlässlicher Partner.**



Gemeinsam zum Erfolg



Stabile Partnerschaften

Gerade in Krisenzeiten bietet die langjährige Zusammenarbeit von BLS Cargo mit den Aktionären und den Mitarbeitenden Sicherheit.

Das Geschäftsmodell von BLS Cargo basiert auf internationalen Partnerschaften. Die erfolgreiche Entwicklung von BLS Cargo fusst nicht zuletzt auf der starken Zusammenarbeit mit den Aktionären, die wir sowohl auf kommerzieller als auch auf produktionseller Ebene laufend weiterentwickeln. Die Aktionäre haben im Projekt «Aufstieg 2011» mitgeholfen, Effizienzmassnahmen umzusetzen und haben die Intensivierung der Arbeiten für die kommenden Jahre zugesagt.

BLS Leistungen für BLS Cargo

BLS Cargo verfolgt mit der BLS-AG einen intensiven Leistungsaustausch. Dies äussert sich darin, dass wir gemeinsam einen Lok- und Lokführerpool betreiben und einen Teil der Overheadleistungen bei der BLS AG einkaufen. Die Leistungen werden gemeinsam geplant, in Servicelevel-Agreements vereinbart und finanziell verrechnet.

Gerade in Zeiten von grossen Nachfrageschwankungen, ist es besonders wichtig, bei den Produktionsressourcen (Lokführer und Lokomotiven) flexibel reagieren zu können. Die BLS AG hat ihre Flexibilität während der Wirtschaftskrise und noch weit bis ins Jahr 2010 unter Beweis gestellt. Wir mussten unsere Bestellung für Lokführer-Stunden 2008 und 2009 aufgrund der Wirtschaftskrise drastisch reduzieren, was im Lokführer-Pool zu starken Überkapazitäten führte. Dem umsichtigen Handeln beider Unternehmen sowie einer hohen Flexibilität der Lokführer ist es zu verdanken, dass Entlassungen oder Kurzarbeit vermieden werden konnten. Es wurden allerdings verschiedene Massnahmen eingeführt, um die Überkapazität zu kompensieren. Freiwillige Beschäftigungsgradreduktionen, die Versetzung in andere Lokführerde-

pots, temporäre Vermietungen an andere Bahnen oder die Umwandlung von Geldzulagen (Nacht- und Sonntagsdienst) in Freizeit trugen in hohem Masse zur Flexibilisierung der Lokführer-Fixkosten bei BLS Cargo bei. Wir wissen den Effort der BLS Mitarbeitenden und der BLS in den vergangenen zwei Jahren sehr zu schätzen. Während früher vor allem der Vorteil eines gemeinsamen Lokführer-pools in der Abdeckung von Spitzen sowie dem Vorhalten von Reserven lag, hat das Modell nun auch in Krisensituationen seine Vorteile bewiesen.

Ab dem zweiten Quartal 2010 stieg die Verkehrsleistung von BLS Cargo stetig. Aus diesem Grund hob die BLS einen Teil der Aufstiegs-Massnahmen bei den Lokführern auf und konnte dadurch schnell und flexibel unserer erhöhten Lokführer-Bestellung entsprechen. Gerade diese hohe Flexibilität, auf das Bestellverhalten von BLS Cargo zu reagieren, bot uns die Möglichkeit, an der anziehenden allgemeinen Wirtschaftslage mit entsprechendem Mehrverkehr zu partizipieren.

So erfolgreich BLS und BLS Cargo in der Bewältigung der Krise rückblickend waren, so herausfordernd bleibt die Zukunft. Der starke Franken fordert uns, weiter an der Effizienz und der Optimierung zu arbeiten, um die Wettbewerbsfähigkeit der BLS Leistungen für BLS Cargo im europäischen Vergleich zu sichern.

Enge Kooperation mit DB Schenker

Die Leistungsbeziehungen mit der Aktionärin DB Schenker Rail Deutschland AG sowie ihren europäischen Beteiligungsgesellschaften gewinnen weiter an Bedeutung. Neben den gemeinsamen kommerziellen Aktivitäten äussern sie sich vor allem in



grenzüberschreitenden Produktionskonzepten (vgl. Seite 14–15). Dafür werden die Ressourceneinsätze gemeinsam geplant und gegenseitig verrechnet. Wir sind überzeugt, dass in der optimalen Abwicklung der Prozesse an der Grenzen sowie der internationalen Transportplanung und -steuerung weiteres Optimierungspotenzial für den Schienengüterverkehr liegt. Der Ausbau und eine weitere Einbindung in das Produktionsnetzwerk der DB Schenker Rail bietet hierzu breite Möglichkeiten.

Italienische Kompetenz mit IMT

Die IMT AG, die zu 100% unserem Kunden Ambrogio Trasporti gehört, ist ebenfalls seit 2008 mit nunmehr 3% des Aktienkapitals an BLS Cargo beteiligt. Als Kunde erster Stunde fährt Ambrogio Trasporti bereits seit 2001 mit BLS Cargo. Livio Ambrogio CEO Ambrogio Trasporti SpA meint zu BLS Cargo: «Per anni, fra le mie normali preoccupazioni di imprenditore, c'era l'incertezza quotidiana sul servizio ferroviario. Arriverà il treno? Arriverà puntuale in Belgio? Arriverà puntuale in Germania? Potremo effettuare un treno straordinario? Avremo sempre le informazioni che ci servono? Un'ansia costante, spesso giustificata, da condividere con i colleghi esteri. Da quando lavoro con la BLS Cargo, ho «dimenticato» i treni e posso dedicarmi a tempo pieno all'azienda e ai suoi clienti, e dormire tranquillo, perché quando mi sveglio, il treno è già arrivato.»

Hohes Engagement der Mitarbeitenden

Die Wirtschaftskrise war für die Mitarbeitenden von BLS Cargo sehr belastend. Nach 18 Monaten Projektdauer sind die «Aufstiegs-Massnahmen» im Unternehmen gut verankert. Unsere Mitarbei-

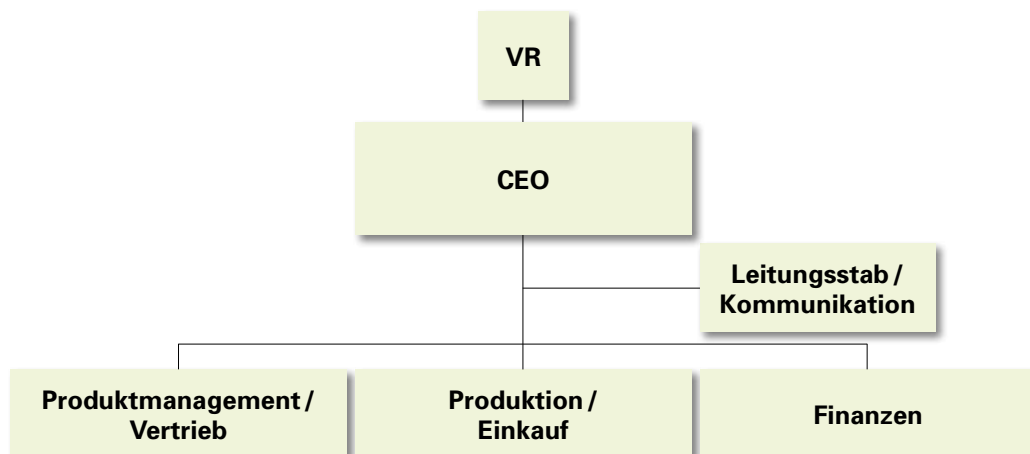
tenden verfügten bereits vor der Wirtschaftskrise über ein starkes Kostenbewusstsein und einen ausgeprägten Willen zur laufenden Optimierung. Beides wurde durch «Aufstieg 2011» noch weiter gefestigt und ausgebaut.

Wir richteten unser Augenmerk in 2010 nicht nur auf die Verkehrsentwicklung und die Aufstiegs-Massnahmen. Nach einer intensiven Vorbereitungszeit fanden im Oktober und November das BAV-Sicherheits-Audit und das ISO-Rezertifizierungs-Audit statt. Beide Audits verliefen positiv. Äusserst erfreulich waren die Rückmeldungen der Auditoren über den persönlichen Einsatz und das Engagement der Mitarbeitenden.

Diese Beobachtungen wurden auch durch die Resultate der Mitarbeitenden-Befragung bestätigt, welche wir Anfang 2010 durchführten. Die Umfrage hat ergeben, dass die Mitarbeitenden stolz auf das Unternehmen sind und dass ihnen viel an der Zukunft von BLS Cargo liegt. Wie bereits in den Vorjahren ist die Grundzufriedenheit der Mitarbeitenden von BLS Cargo sehr hoch. Kritisch beurteilt wurde dagegen die Mitarbeitendenförderung, für die nicht zuletzt aufgrund der Wirtschaftskrise und der Sparmassnahmen nicht das gewohnte Budget und die erforderliche Aufmerksamkeit zur Verfügung standen. Wir nehmen die Rückmeldung zum Anlass, die Mitarbeitendenförderung in 2011 wieder vermehrt ins Zentrum zu rücken.

Angesichts der schwierigen Situation von BLS Cargo im vergangenen Jahr und dem Druck aus dem Projekt «Aufstieg 2011» ist das Resultat der Mitarbeitendenbefragung sehr erfreulich.

Schlanke Organisation



Aktionariat

BLS AG	52 %
DB Schenker Rail Deutschland AG	45 %
IMT (Ambrogio-Gruppe)	3 %

Beteiligungen

BLS Cargo Italia S.r.l	100 %
BLS Cargo Deutschland GmbH	100 %

Verwaltungsrat

- » **Bernard Guillelmon, Bern, Präsident**
Vorsitzender der GL BLS AG
- » **Hans Flury, Bolligen, Vizepräsident**
Senior Consultant BLS AG
- » **Josef Küttel, Genolier**
CEO, Groupe ERMEWA SA
- » **Livio Ambrogio, Torino (I)**
Geschäftsführer Ambrogio Trasporti Spa
- » **Dr. Christian Kuhn, Berlin (D)**
Geschäftsführer DB Schenker Rail GmbH
- » **Otto G. Niederhofer, Bonn (D)**
Mitglied des Vorstandes DB Schenker Rail Deutschland AG

Management



Dr. Dirk Stahl
CEO
Mitglied der GL BLS AG



Joachim Schöpfer
Leiter Produktion/ Einkauf,
Stellvertreter des CEO



Dr. Dirk Pfister
Leiter Produktmanagement/
Vertrieb (ab 1.5.2011)



Raymond Baraké
Leiter Finanzen



Stefanie Burri
Leiterin Leitungsstab/
Kommunikation

Die Tochtergesellschaften von BLS Cargo

Mit den eigenen Tochtergesellschaften sichert sich BLS Cargo den direkten Zugriff auf die wichtigen Prozesse im internationalen Güterzugsverkehr an den Landesgrenzen.

BLS Cargo Italia S.r.l.

BLS Cargo Italia S.r.l. wurde am 6. April 2006 als 100% Tochtergesellschaft der BLS Cargo AG gegründet. Der Unternehmenssitz befindet sich im Güterbahnhof Domodossola II in der Gemeinde Beura-Cardezza. Der Unternehmenszweck von BLS Cargo Italia S.r.l. ist die Erbringung von Serviceleistungen für die Güterzüge von BLS Cargo in den Grenzbahnhöfen Domodossola I + II.

Verwaltungsratsmitglieder

- » Dr. Dirk Stahl, Präsident, CEO BLS Cargo AG
- » Joachim Schöpfer, Leiter Produktion /Einkauf BLS Cargo AG
- » Gianfranco Albini, Geschäftsführer BLS Cargo Italia S.r.l.

Geschäftsführer



Dott.
Gianfranco Albini

BLS Cargo Deutschland GmbH

Am 18. Juli 2007 wurde BLS Cargo Deutschland GmbH als 100%-ige Tochtergesellschaft der BLS Cargo AG gegründet. Der Sitz der Unternehmung befindet sich in Weil am Rhein. Unternehmenszweck der BLS Cargo Deutschland GmbH ist es, Serviceleistungen für die Güterzüge von BLS Cargo im Raum Basel zu erbringen.

Geschäftsführer



Berthold
Gall



Markus
Böhm

Kennzahlen BLS Cargo Italia

Abgefertigte Züge 2010:

10585 (2009: 11068)

EBIT 2010:

64263€ (2009: 64318€)

Betriebsergebnis 2010:

6884€ (2009: 7986€)

Anzahl Mitarbeiter (Stand 31. 12. 10):

19

Kennzahlen BLS Cargo Deutschland

Abgefertigte Züge 2010:

18564 (2009: 16932)

EBIT 2010:

50924€ (2009: -14608€)

Betriebsergebnis 2010:

45374€ (2009: -15019€)

Anzahl Mitarbeiter (Stand 31. 12. 10):

8



Jahresrechnung



Bilanz

Bilanz per 31. Dezember 2010

Aktiven	31. 12. 2010 CHF	31. 12. 2009 CHF
Umlaufvermögen		
Flüssige Mittel	8 900 934	11 987 032
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	4 445 453	4 137 735
gegenüber Nahestehenden	7 066 639	6 561 068
gegenüber Aktionären	22 091 550	15 871 532
Andere Forderungen		
gegenüber Dritten	1 872 645	2 205 586
gegenüber Aktionären	32 959	1 427 500
Aktive Rechnungsabgrenzung		
gegenüber Dritten	1 647 161	3 679 251
gegenüber Nahestehenden	86 825	126 728
gegenüber Aktionären	4 807 378	6 302 701
Total Umlaufvermögen	50 951 543	52 299 133
Anlagevermögen		
Beteiligungen	159 100	159 100
Darlehen an Tochtergesellschaften	213 320	245 250
Darlehen an Mitarbeiter (Spesen)	8 500	7 500
Anzahlungen an Lieferanten	–	4 150 048
Lokomotiven und Güterwagen	122 019 221	129 969 279
Ersatzstücke	6 225 882	2 919 234
Software	850 199	1 289 433
Autos	47 157	30 752
Total Anlagevermögen	129 523 379	138 770 596
Total Aktiven	180 474 922	191 069 728

Bilanz per 31. Dezember 2010

Passiven	31.12.2010 CHF	31.12.2009 CHF
Fremdkapital		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
gegenüber Dritten	11 888 330	11 881 986
gegenüber Nahestehenden	2 156	-5 010
gegenüber Aktionären	15 607 831	15 454 831
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten		
gegenüber Dritten	193 519	1 441 487
gegenüber Nahestehenden	18 124	1 429 849
Anzahlungen von Dritten		
Passive Rechnungsabgrenzungen		
gegenüber Dritten	8 882 403	11 937 069
gegenüber Nahestehenden	219 241	242 806
gegenüber Aktionären	9 293 166	11 642 757
Fester Vorschuss kurzfristig gegenüber Aktionären	-	8 000 000
Rückstellungen	1 463 617	1 096 080
<hr/>		
Total kurzfristige Verbindlichkeiten	50 052 457	66 433 696
Fester Vorschuss langfristig		
gegenüber Dritten	8 000 000	8 000 000
gegenüber Aktionären	24 000 000	16 000 000
Rückstellungen	7 166 206	6 818 770
<hr/>		
Total langfristige Verbindlichkeiten	39 166 206	30 818 770
<hr/>		
Total Fremdkapital	89 218 663	97 252 466
Eigenkapital		
Aktienkapital	60 000 000	60 000 000
Gesetzliche Reserven	2 562 559	2 562 559
Freie Reserven	34 800 000	34 800 000
Bilanzverlust / -gewinn:		
Vortrag vom Vorjahr	-3 545 297	66 579
Jahresverlust	-2 561 003	-3 611 876
<hr/>		
Total Bilanzverlust	-6 106 300	-3 545 297
<hr/>		
Total Eigenkapital	91 256 259	93 817 262
<hr/>		
Total Passiven	180 474 922	191 069 728

Erfolgsrechnung

Erfolgsrechnung 2010

	31.12.2010 CHF	31.12.2009 CHF
Erlös aus Lieferungen und Leistungen		
Marktbereich International und Schweiz	154 089 075	144 882 275
Abgeltung	516 869	917 739
Übriger Betriebsertrag	17 110 827	15 901 396
Betrieblicher Gesamtertrag	171 716 770	161 701 409
Personalaufwand	-10 782 661	-10 810 723
Einkauf Infrastrukturbenützung	-49 804 259	-41 383 832
Leistungseinkauf Dritte	-42 749 259	-42 940 204
Produktionsaufwand	-36 936 991	-39 400 821
Verwaltungs- und übriger Betriebsaufwand	-21 015 559	-24 171 246
Betriebesergebnis vor Zinsen und Abschreibungen (EBITDA)	10 428 042	2 994 583
Abschreibungen	-8 026 596	-8 051 482
Betriebsergebnis vor Zinsen (EBIT)	2 401 446	-5 056 899
Finanzaufwand	-7 769 205	-2 741 576
Finanzertrag	74 610	143 375
Ordentliches Ergebnis	-5 293 149	-7 655 100
Ausserordentlicher Aufwand	-580 928	-694 097
Ausserordentlicher Ertrag	1 733 292	4 737 321
Gewinne aus Veräusserung Anlagevermögen	1 716 750	-
Steuern	-136 968	-
Jahresverlust	-2 561 003	-3 611 876

Anhang zur Jahresrechnung per 31. Dezember 2010

Brandversicherungswerte der Sachanlagen

Für die Sachanlagen besteht eine Haftpflicht-, Sach- und Maschinenkaskoversicherung, welche sich auf sämtliche Gesellschaften des BLS Konzerns erstreckt. Die Versicherungsdeckung wird dabei unabhängig von der Schadensursache (Haftpflicht, Unterbruch, Unfall etc.) auf die Limite von CHF 100 Mio. pro Ereignis festgelegt. Darin eingeschlossen sind auch die Ansprüche aus Brandschäden. Das Rollmaterial wird zum Zeitwert (Neuanschaffungswert abzüglich Abschreibungen für die bisherige Nutzung) entschädigt.

Mangels in der Police definierter Brandversicherungswerte werden für nachstehende Sachanlagegruppen die Anschaffungswerte aufgeführt, welche als Anhaltspunkte für die Wiederbeschaffung gelten können.

	31.12.2010	31.12.2009
	CHF	CHF
Lokomotiven, inkl. Ersatzstücke	178 029 382	176 160 643
Güterwagen	–	4 612 000

Aktionariat	nominell CHF	Prozentanteil		
BLS AG	31 200 000	52,0%	31 200 000	31 200 000
DB Schenker AG	27 000 000	45,0%	27 000 000	27 000 000
IMT AG	1 800 000	3,0%	1 800 000	1 800 000

Solidarhaftung

Solidarhaftung aus Gruppenbesteuerung MWST	p.m.	p.m.
--	------	------

Pensionskasse ASCOOP

Gemäss versicherungstechnischer Bilanz per 30.06.2010 der Pensionskasse Symova (ex. Ascoop) wird ein Deckungsgrad von 99,25 % ausgewiesen.

Aufgrund der Marktentwicklung sowie der Einschätzung der Symova wird per 31.12.2010 ein Deckungsgrad von über 100% erwartet. In Folge der Deckung von über 100% besteht für BLS Cargo keine gesetzliche Verpflichtung mehr, Sanierungsbeiträge zu leisten.

Erläuterung zum Finanzaufwand

BLS Cargo beteiligt sich anteilmässig an den Kosten für die Amortisation und Verzinsung des Darlehens der Pensionskasse ASCOOP, welches für die Deckung der Verbindlichkeiten im Bereich Altersvorsorge durch die BLS AG aufgenommen wurde. Die Annuität zulasten BLS Cargo von CHF 1 053 151 (Vorjahr: CHF 1 040 739) wurde im Finanzaufwand verbucht.

Sofern der Bund und der Kanton Bern die entsprechenden Verbindlichkeiten der BLS AG gesamthaft übernehmen, entfällt auch der Anteil der BLS Cargo AG.

Im Finanzergebnis sind Währungseffekte von CHF –5 868 000 enthalten..

Beteiligungen an Tochtergesellschaften

	Aktienkapital – nominell EUR	Prozentanteil
BLS Cargo Italia S.r.l.	50 000	100%
BLS Cargo Deutschland GmbH	50 000	100%

Änderungen in der Stetigkeit der Darstellung

Im Berichtsjahr werden Fremdwährungserfolge nur noch netto im Finanzergebnis (Finanzaufwand / Finanzertrag) ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.


Anzahlungen an Lieferanten und Anzahlungen von Dritten werden im Berichtsjahr netto ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden ebenfalls entsprechend angepasst.

Risikobeurteilung durch den Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat hat an seiner Sitzung vom 06.09.2010 das Risikoprofil der Unternehmung besprochen und für wesentliche Risiken entsprechende Massnahmen beschlossen.

Revisionsbericht

Bericht der Revisionsstelle



Ernst & Young AG
Belpstrasse 23
Postfach
CH-3001 Bern

Telefon +41 58 286 61 11
Fax +41 58 286 68 18
www.ey.com/ch

An die Generalversammlung der
BLS Cargo AG, Bern

Bern, 29. März 2011

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der BLS Cargo AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang / Seiten 28 bis 32, für das am 31. Dezember 2010 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass

Mitglied der Treuhand-Kammer

die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2010 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbare Sachverhalte vorliegen.

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Wir empfehlen die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG



Roland Ruprecht
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)



Andreas Oester
Zugelassener Revisionsexperte

Beilage

- Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang)

