

GESCHÄFTSBERICHT 2018



Qualität ist der Treiber für den Erfolg

Im Vordergrund stand im Geschäftsjahr 2018 hauptsächlich die Qualität. Trotz grosser Anstrengungen litt diese im vergangenen Jahr überdurchschnittlich. Das wirtschaftliche Ergebnis der Rollenden Autobahn zeichnet somit im 2018 ein durchzogenes Bild. Mit rund 97'000 Sendungen lag die Anzahl Sendungen deutlich unter Vorjahresniveau. Die Auslastung der Züge konnte mit gut 80% erfreulicherweise gehalten werden.

Mit 90'000 verlagerten Lastwagen auf der Strecke Freiburg i. Br. (D)–Novara (I) und 7'000 auf der Strecke Basel–Lugano liegt das verlagerte Volumen gegenüber dem Vorjahr insgesamt rund 11% tiefer. Was auf den ersten Blick als mangelnde Nachfrage seitens der Kunden gedeutet werden könnte, erweist sich bei genauerem Hinsehen als Folge verschiedener Ursachen. Die Komplexität und höchste Beanspruchung der Bahninfrastruktur führte im Jahr 2018 immer wieder zu Problemen, die sich direkt auf den Verkehr der Rola auswirkten. Fehlende Trassen, aufwändige Baustellen und unvorhergesehene Störungen zwangen die RALpin während des ganzen Jahres mehrere Züge komplett ausfallen zu lassen. Allein auf die Entgleisung eines Rola-Zuges im Güterbahnhof Freiburg folgten dutzende Zugsausfälle über mehrere Wochen hinweg.

Ein hochkomplexes System, bei dem geringste Ungereimtheiten zu grossen Auswirkungen führen

Kumuliert verkehrten somit auf der Lötschberg–Simplon-Achse anstatt 5'704 nur 5'173 Züge. Hinzu gesellten sich permanente Qualitätsprobleme (Unpünktlichkeit) aufgrund der hohen Auslastung des Schienennetzes. Dies ist umso schmerzhafter, als dass die Pünktlichkeit ein primärer Faktor der Kunden ist, sich für die Benützung der Rola zu entscheiden. Kunden wichen in der Folge vermehrt auf die Strasse aus. An dieser Stelle bitten wir auch bei unseren Kunden um Entschuldigung für entstandene Unannehmlichkeiten aufgrund der ungenügenden Qualität. Der Bereinigung dieser Probleme werden die Verantwortlichen der Rola im Jahr 2019 höchste Priorität beimessen.

«Rola 2020»

Neben der Konzentration auf die Verbesserung der Qualität steht das Jahr 2019 aber auch voll und ganz im Zeichen des Projektes «Rola 2020». Dieses Grossprojekt gibt Antwort auf den Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV), mit der Eröffnung des 4-Meter-Korridors am Gotthard eine Verdoppelung der aktuellen Beförderungsleistung auf rund 200'000 schwere Lastwagen zu erreichen.

Neues Rollmaterial und neue Terminals

Das Projekt beinhaltet umfassende Abklärungen, welche dem BAV vorzulegen sind und per Ende 2019 in den Verlagerungsbericht des Bundesrates zuhanden des Parlaments einfließen sollen. Zum einen geht es um die Beschaffung von neuen Bahntransportwagen. Die heute noch im Betrieb stehenden Bahntransportwagen gelangen ans Ende ihrer Lebensdauer. Sie sollen künftig durch neue innovative Niederflur-Tragwagen ersetzt werden. Diese ermöglichen es, pro Fahrt bei gleicher Zuglänge mehr Lastwagen zu transportieren, was zu einer substanziellen Verbesserung der Wirtschaftlichkeit führen würde.

Zum anderen soll die Infrastruktur – konkret die Verladeterminals – angepasst werden. Dabei wird geprüft, inwieweit ein Ausbau der bestehenden Terminals in Freiburg im Breisgau und Novara möglich ist. Aber auch die intensive Suche nach neuen, geografisch gut gelegenen Terminalstandorten wird weitergeführt. Der Ausbau der bestehenden oder die Inbetriebnahme neuer Terminalstandorte in Italien und Deutschland ermöglichen der Rola, das Potenzial auszuschöpfen, das ihr der 4-Meter-Korridor am Gotthard bieten wird. So soll die Rollende Autobahn unter diesen

Bedingungen in Zukunft mit weniger Subventionen betrieben werden. Voraussetzung hierfür ist, dass der Bund Investitionsbeihilfen für die zwei neuen Verladeterminals und das neue Wagenmaterial gewährt.

Moderne und zeitgemässe Schlafwagen

Bei der Beschaffung von neuen Begleitwagen konnte die RALpin bereits im vergangenen Jahr einen Erfolg verbuchen. Fünf moderne Schlafwagen wurden von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) gekauft. Im November 2018 war das Geschäft unter Dach und Fach. Diese Wagen werden nun im 2019 zu Begleitwagen der Rollenden Autobahn umgebaut. Damit erneuert die RALpin ihre Wagenflotte und bietet den LKW-Fahrerinnen und -Fahrern moderne und zeitgemässe Reisemöglichkeiten.

Zwei von insgesamt 24 Schlafkabinen enthalten neu sogar eine Dusche, was die Reisequalität massgeblich verbessert.

Zufriedene Kunden gleich Erfolg

Pünktlichkeit und Verlässlichkeit sind die Schlagwörter, die im 2019 bei der RALpin allgegenwärtig sein werden. Denn langfristig erfolgreich sind wir nur mit zufriedenen Kunden, die wiederum auf eine exzellente Qualität setzen. Diesen treuen Kunden danken wir sehr herzlich. Danken möchten wir auch dem Bund als Auftraggeber für die konstruktive und unterstützende Zusammenarbeit und den Leistungserbringern für ihr grosses Engagement.

Ein herzliches Dankeschön an unsere treuen Kunden

Die tagtägliche Bewältigung grosser Herausforderungen durch eine KMU wie die RALpin setzt eine hohe Identifikation und Motivation aller Mitarbeitenden voraus, die Tag für Tag am Erfolg der Rollenden Autobahn mitarbeiten. Ihnen gebührt für ihren grossen Einsatz ebenfalls ein herzliches Dankeschön.

Olten, im April 2019

Erwin Rutishauser
Präsident des Verwaltungsrates

René Dancet, CEO



René Dancet (links), CEO RALpin AG, und Erwin Rutishauser, Präsident des Verwaltungsrates

Strategie

Rola 2020

Die Zukunft
zusammen gestalten



Im Verlagerungsbericht hat sich der Bund für die Fortführung der bisherigen Verlagerungspolitik ausgesprochen. In der Folge hat er die RAlpin beauftragt, die Entscheidungsgrundlagen für eine nachhaltige Weiterführung der Rola zu erarbeiten. Diese Vorbereitungsarbeiten, welche in Teilprojekten bearbeitet werden, teilen sich auf in:

- Mittelfristige Verdoppelung der bisherigen Kapazität.
- Die Planung von neuen Terminalstandorten im Süden im Raum Chiasso–Mailand, als optimale Anbindung an die ausgebaute Gotthard-Achse und im Norden im Raum Freiburg–Karlsruhe.
- Die Vorbereitung von Ersatz- und Neubeschaffungen für Rollmaterial, primär von Gliederzug-Tragwagen, um einerseits die Anzahl Lastwagen pro Zug zu erhöhen und andererseits auch überlange Lastwagen bis 25 Meter zu befördern.
- Optimale Positionierung der RAlpin am Markt sowohl bzgl. Produkt als auch Marktzugang wie bspw. einen automatisierten Check-in.
- Optimierte Bahntransportleistungen zur Kostenoptimierung und signifikante Erhöhung der Produktequalität.

Gemeinsames etappiertes Vorgehen mit Augenmass

In verschiedenen Gesprächen mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) wurden die Projektfortschritte aufgezeigt und gewürdigt. Die Entwicklung des neuen Gliederzug-Tragwagens schreitet nach Plan voran. Die Evaluation von neuen Terminalstandorten hat ebenfalls Fortschritte erzielt, wie auch die Überprüfung der Erweiterung der bestehenden Terminals. Die Projektverantwortlichen sind weiterhin intensiv am Arbeiten und treiben die Projekte zielstrebig voran.

Parallel dazu hat sich der Verwaltungsrat eingehend mit dem künftigen Businesscase auseinandergesetzt. Die Überzeugung zum Weg in eine nachhaltige Zukunft ist weiter gereift. So zeigen sich mittelfristig Wachstumsmöglichkeiten entsprechend der Entwicklung im Güterverkehr. Langfristig bestehen aber auch Unsicherheiten aufgrund exogener, durch RAlpin nicht direkt beeinflussbarer Faktoren. Zu diesen gehören insbesondere Veränderungen bei den regulativen Rahmenbedingungen (bspw. LSVA, Nachtfahrverbot, etc.) sowie technische Entwicklungen im LKW-Bereich (Lang-LKW, Platooning, selbstfahrende LKW).

Unter Berücksichtigung dieser Marktfaktoren und Rahmenbedingungen bevorzugt die RAlpin ein etappiertes Vorgehen, welches Risiken minimiert und zugleich bestehende Wachstumsoptionen enthält. So erweist sich die Rentabilisierung der Rola langfristig mit deutlichem Ausbau der Sendungszahlen und unter Einsatz von Langzügen als realisierbar.

Demgegenüber stehen zwar entsprechende Investitionsrisiken, die aber mit dem erwähnten etappierten Vorgehen in Grenzen gehalten werden sollen. Das Investitionsvolumen in Gliederzüge, Begleitwagen und Terminals ist hoch. Die Unterstützung und die enge Zusammenarbeit mit dem BAV helfen, eine nachhaltig tragfähige Ausgestaltung des Geschäftsmodells zu erreichen. Der Verwaltungsrat verfolgt zusammen mit der Geschäftsleitung der RAlpin diesen zukunftsorientierten Weg. Die Rola soll auch zukünftig ein wesentlicher Bestandteil der Verlagerungspolitik des Bundes sein.

STRATEGIE



**Oben: Kleine Ursache mit grosser Wirkung; entgleister Rola-Zug am 27. April 2018.
Unten: Grosser Sachschaden an der Infrastruktur**



Qualität und Sicherheit

Kleine Ursachen mit grosser Wirkung

In einem komplexen Umfeld wie dem Schienengüterverkehr kommt es täglich zu betrieblichen Ungereimtheiten, die es mit viel Fachwissen und Einsatz zu lösen oder, noch besser, zu vermeiden gilt. Leidtragende sind schliesslich die Kunden, die Termine verpassen, mit Unkosten konfrontiert werden oder kurzfristige Umdispositionen vornehmen müssen.

Passiert dies zu häufig, kehren die Kunden dem Angebot den Rücken und suchen nach Alternativen. Speziell im Jahr 2018 bekam dies die Rollende Autobahn zu spüren. Fehlende Trassen, aufwändige Baustellen und unvorhergesehene Störungen zwangen die RALpin während des ganzen Jahres immer wieder Züge komplett ausfallen zu lassen.

Wie stark eine kleine Unaufmerksamkeit zu grossen Auswirkungen führen kann, zeigt die Entgleisung eines Rola-Zuges am 27. April 2018 im Güterbahnhof Freiburg. Der aus Novara (I) eintreffende Rola-Zug entgleiste aufgrund einer falschgestellten Weiche nahe dem Güterbahnhof in Freiburg und somit dem entsprechenden Entlade-Terminal. Der entgleiste Zug versperrte in der Folge nicht nur die Gleise für andere Züge, er beschädigte auch massgeblich

die vorhandene Infrastruktur am Gleis und der elektrischen Anlage. Als Folge davon musste der Rola-Betrieb für zwei Tage komplett eingestellt werden. Bis am 5. Mai war nur ein eingeschränkter Fahrplan möglich, da die Reparaturen an Gleis und Anlagen entsprechend Zeit in Anspruch nahmen. Züge fielen aus, die Kunden mussten auf die Strasse ausweichen.

Grosser Einsatz der Mitarbeitenden

Dank dem grossen Einsatz der Mitarbeitenden der Deutschen Bahn mit einem Notfallzug, unterstützt durch eigene Mitarbeitende, konnte der Regelbetrieb am 13. Mai 2018 wieder aufgenommen werden. Im Zeitraum vom 27. April bis zur Wiederaufnahme des Regelfahrplanes am 13. Mai 2018 fielen insgesamt 131 Züge aus, was einem Potenzial von 2882 Sendungen

entspricht. Was sehr unangenehm für die Kunden war, beeinflusste schliesslich auch das Resultat der RALpin.

Diese und andere Vorfälle führten dazu, dass die Rola im 2018 einen signifikanten Einbruch bei den Sendungszahlen erlitten hat. Von geplanten 5'704 Zügen verkehrten lediglich 5'173. Zwar konnte dabei die Auslastung auf hohem Niveau (ca. 80%) gehalten werden, das Ergebnis jedoch fiel entsprechend tiefer aus. Hinzu gesellten sich permanente Qualitätsprobleme (Unpünktlichkeit) aufgrund der hohen Auslastung des Schienennetzes. 2019 steht nun im Zeichen der Qualitätsverbesserung. Dazu gehört auch die Verbesserung der Prävention. Die Prozesse werden überprüft und die Handlungen angepasst, damit Unfälle und Störungen schon gar nicht eintreten werden.

Rollmaterial für die Zukunft

Unterwegs duschen – die neuen Begleitwagen für die Rollende Autobahn

Die fast 50-jährigen Begleitwagen werden ausgemustert und durch neue Wagen ersetzt. Der Umbau wird die heutigen Bedürfnisse der LKW-Fahrer berücksichtigen und zeitgemässen Komfort bieten. Einer der fünf neuen Wagen dient zudem als Prototyp für den «Innenausbau der Zukunft».

Projektstudie des zukunftsorientierten Innenausbaus.



Für die Reise der LKW-Fahrerinnen und -Fahrer setzt die RALpin seit jeher entsprechend eingerichtete Begleitwagen ein. Im Jahre 2018 verkehrten rund 29 Begleitwagen zwischen Novara (I) und Freiburg im Breisgau (D) sowie zwischen Basel und Lugano. Dabei standen die zwei unterschiedlichen Typen der Baureihen Bcm61 und Db51 im Einsatz. Beide Typen entsprechen vom Angebot her weitgehend den im Nachtreiseverkehr eingesetzten Liegewagen. Den LKW-Fahrern stehen verschiedene Abteile mit maximal 48 Liegeplätzen zur Verfügung, in denen die Ruhezeit während der Fahrt verbracht werden kann. Die Begleitwagen bieten einen Aufenthaltsraum mit Kochmöglichkeiten und erfüllen die strecken- und einsatzbezogenen Anforderungen wie beispielsweise geschlossene WC-Anlage, Gegenprechanlage Begleitwagen/Lok, Brandmelde-

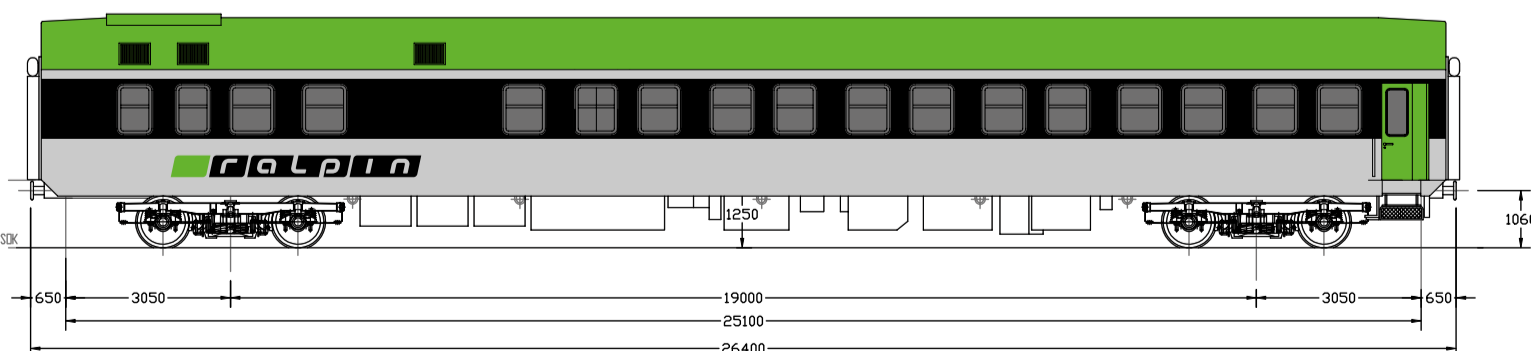
anlage, Spurkranzschmierung, lokunabhängige Energieversorgung für Licht und Heizung.

Im Nachbarland fündig geworden

Mit der Einstellung der Relation Basel–Lugano per Ende 2018 ist der Zeitpunkt gekommen, die ältesten dieser Begleitwagen auszumustern und mit neuen, modernen Wagen zu ersetzen. Fünf der inzwischen fast 50-jährigen Wagen des Typs Db51 werden nun durch neue Wagen ersetzt. Die Suche nach geeignetem Rollmaterial war in diesem meist ausgetrockneten Markt nicht einfach. Fündig wurde man schliesslich bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), die entsprechende Schlafwagen im Angebot hatten. Der Verwaltungsrat der RALpin entschied noch im Dezember 2018 diese Schlafwagen zu kaufen und entsprechend umbauen zu lassen.

Schlafwagen ist nicht gleich Schlafwagen

Beim Umbau dieser Fahrzeuge werden unter anderem auch die gesteigerten Bedürfnisse der LKW-Fahrer einfließen. Zweierkabinen werden zur Standardbelegung in den Begleitwagen und zwei Kabinen sind mit einer Dusche ausgerüstet, was den Reisekomfort für die LKW-Fahrer erhöht und insbesondere im Sommer sehr geschätzt werden wird. Einer der fünf neu beschafften Wagen dient als Prototyp für den «Innenausbau der Zukunft». RALpin testet Innovationen aus, die sich positiv auf den Betrieb und den Komfort auswirken. Das Anordnen von Sitzgelegenheiten und Schlafkabinen werden ebenso untersucht wie die Möglichkeit zur Verpflegung und die breite Nutzung der digitalen Kommunikation. Schliesslich sollen sich die LKW-Fahrer im Begleitwagen gleich wohl fühlen wie in ihrer Fahrerkabine des LKW.



Rola in Österreich

Internationale Zusammenarbeit auf höchstem Niveau

Geht es in der Bahnwelt um innovative Neuentwicklungen, bedeutet dies stets eine grosse Investition in Form von Wissen, Menschen und Kapital. Bei der Entwicklung des neuen Gliederzug-Wagens spannt die RAlpin mit ihrem «Pendant» und Partner aus Österreich zusammen. Gemeinsam mit der Rail Cargo Group (RCG) entsteht so ein innovativer Bahnwagen für den Transport von LKW. Eine Kooperation für die Zukunft.

Ein Teil der Idee und des Projekts «Rola 2020» ist, noch mehr LKW pro Zug befördern zu können, um damit die Produktivität zu steigern. Daraus entstand das Teilprojekt der Wagenentwicklung, das sich fortan mit dieser Frage beschäftigte. Bei der Analyse der Situation lag es auf der Hand auch über die Grenze zu schauen, um Partner zu finden, die sich mit der ähnlichen Thematik befassen. Neben der Schweiz unterstützt Österreich mit ähnlicher topografischer Ausprägung die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene. Und so hat man sich 2018 in einer frühen Phase auf eine enge Zusammenarbeit geeinigt, frei nach dem Motto: doppeltes Wissen zum halben Preis.

Wissensaustausch bringt Vorteile

Die Zusammenarbeit auf strategischer Ebene, aber auch ganz gezielt bei der operativen Umsetzung, wird auch von den jeweiligen politischen Instanzen sehr begrüsst. So unterstützen das Bundesamt für Verkehr (BAV) wie auch das österreichische Bundesministe-

rium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) das gemeinsame Vorgehen. Die Verlagerung von Lastwagen von der Strasse auf die Schiene ist sodann auch für jedes «Alpenland» ein verkehrspolitisches Anliegen. Wo in der Schweiz insbesondere die Nord-Süd-Autobahn über den Gotthard entlastet werden soll, ist dies in Österreich die Brenner-Autobahn.

Wenn auch die Strecken und die Rahmenbedingungen in Österreich und der Schweiz unterschiedlich sind, so ist der technische Transport der Lastwagen in beiden Ländern der gleiche. Dementsprechend freut sich Verwaltungsratspräsident der RAlpin, Erwin Rutishauser, über das gemeinsame Projekt: «Bei gleichen Herausforderungen bringt eine Zusammenarbeit bessere Lösungen und die Kosten können aufgeteilt werden.» Noch dieses Jahr soll die Zusammenarbeit vertieft werden und ein erster Prototyp in Auftrag gegeben werden. Mittelfristig ist geplant, in beiden Ländern die neuen Wagen serienmässig einzusetzen.



Rail Cargo Austria
Member of ÖBB

Rail Cargo Austria

Das Pendant zur Rola in der Schweiz existiert auch in Österreich. Mit den Linien Wörgl-Trento, Wörgl-Brennersee, Salzburg-Triest und Wels-Maribor bietet die Rail Cargo Group in Österreich die Verlagerung der LKW auf die Schiene an. Mit rund 170'000 transportierten LKW ist sie leicht grösser als die Rola in der Schweiz. Die RCG befördert jährlich rund 83 Millionen Tonnen Güter in und durch Österreich. Der Güterverkehr auf der Schiene erspart der Umwelt damit eine Million Tonnen CO₂ – oder eine durchgängige LKW-Schlange, die zweimal um die Erde führen würde.



25 Jahre Alpen-Initiative

Die Rola, ein zentrales Element der Verlagerungspolitik

Vor 25 Jahren hat das Volk Ja gesagt zur Alpen-Initiative. Dank der Alpen-Initiative fahren heute viel weniger Lastwagen durch die Schweizer Alpen als durch die österreichischen und italienischen. Rund 100'000 Lastwagen pro Jahr verlagert dabei die Rola auf die Schiene.

Bis 1980 durchfuhren kaum Lastwagen die Schweizer Berge. Die Güter wurden per Bahn transportiert. Dann wurde der Gotthard-Strasentunnel eröffnet und die Situation änderte sich komplett. Die Zahl der Lastwagen am Gotthard nahm rasant zu. Das sorgte für Ärger in den Bergtälern. 1987 trafen sich Alpenschützerinnen und Alpenschützer aus dem Wallis und Tessin sowie aus Graubünden und Uri erstmals in Andermatt, um über eine Volksinitiative zum Alpenverkehr zu diskutieren. Daraus entstand der Verein Alpen-Initiative, der zwei Kernanliegen in die Verfassung schreiben wollte: die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und kein Ausbau der Transitstrassen durch die Alpen. 1989 wurde die gleichnamige Volksinitiative bei der Teufelsbrücke in der Schöllenen-schlucht lanciert. Die Schweiz staunte, als am 20. Februar 1994 eine Mehrheit von Volk und Ständen der Alpen-Initiative zustimmte.

2015 überqueren zum ersten Mal über 100'000 Lastwagen die Alpen auf der Rola

Der klarste Erfolg der Alpen-Initiative zeigt sich in der deutlichen Abnahme der Lastwagenfahrten durch die Schweizer Alpen. Von 1980 bis 2001 stieg sie von sehr wenigen Lastwagen auf bis zu 1,4 Millionen pro Jahr. Heute sind es jährlich unter 1 Million, Tendenz sinkend. Das Verlagerungsziel von maximal 650'000 Lastwagen pro Jahr wird weiter angestrebt. Einen massgeblichen Anteil an dieser Reduktion ist der Rola zu verdanken. Waren es zu Beginn nur wenige tausend Lastwagen, so wurde bereits 2008 die Marke von kumuliert

500'000 LKW gezählt, und im Jahre 2014 wurde von der Rola bereits die Millionen-Marke geknackt. Im Jahre 2015 überquerten dann zum ersten Mal in der Geschichte der Rola über 100'000 Lastwagen die Alpen auf den Schienen über die Lötschberg-Simplon-Achse. Ein Erfolg, auf den die Verantwortlichen, aber auch die Politik stolz sein dürfen. Mit den geplanten, innovativen Projekten der RALpin wird weiter an diesem Weg gearbeitet, um auch in Zukunft einen wesentlichen Beitrag zur Verlagerungspolitik zu leisten.



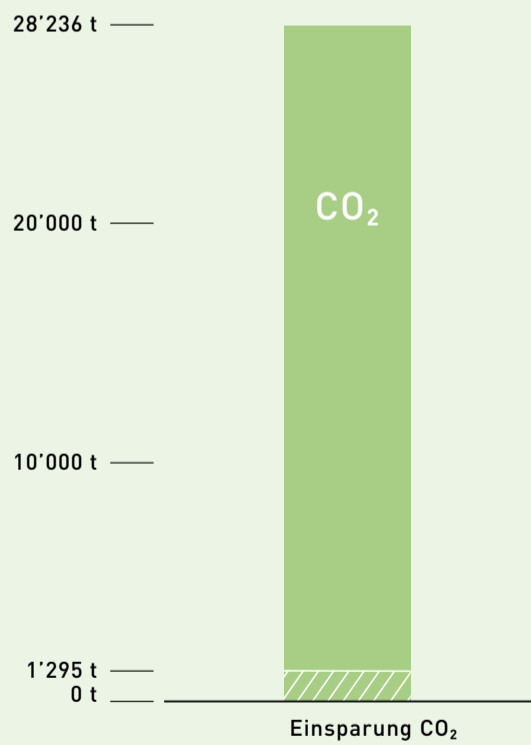




2018:
28'236 t CO₂
eingespart

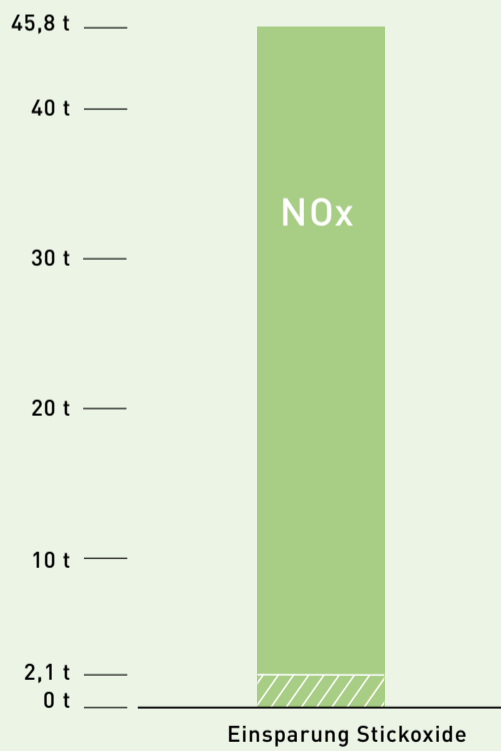
Insgesamt wurden im 2018 durch die Verlagerung von Lastwagen auf die Rola über 28'000 t CO₂ eingespart. Zum Vergleich¹: Ein Schweizer Haushalt generiert pro Jahr rund 5,3 Tonnen CO₂. Die Rola kompensiert somit den CO₂-Ausstoss einer Gemeinde mit rund 5'350 Einwohnern.

Einsparung CO₂



■ Lötschberg 26'941 t
▨ Gotthard 1'295 t

Einsparung Stickoxide



■ Lötschberg 43,7 t
▨ Gotthard 2,1 t

Einsparung Feinstaub



■ Lötschberg 1'013 kg
▨ Gotthard 50 kg

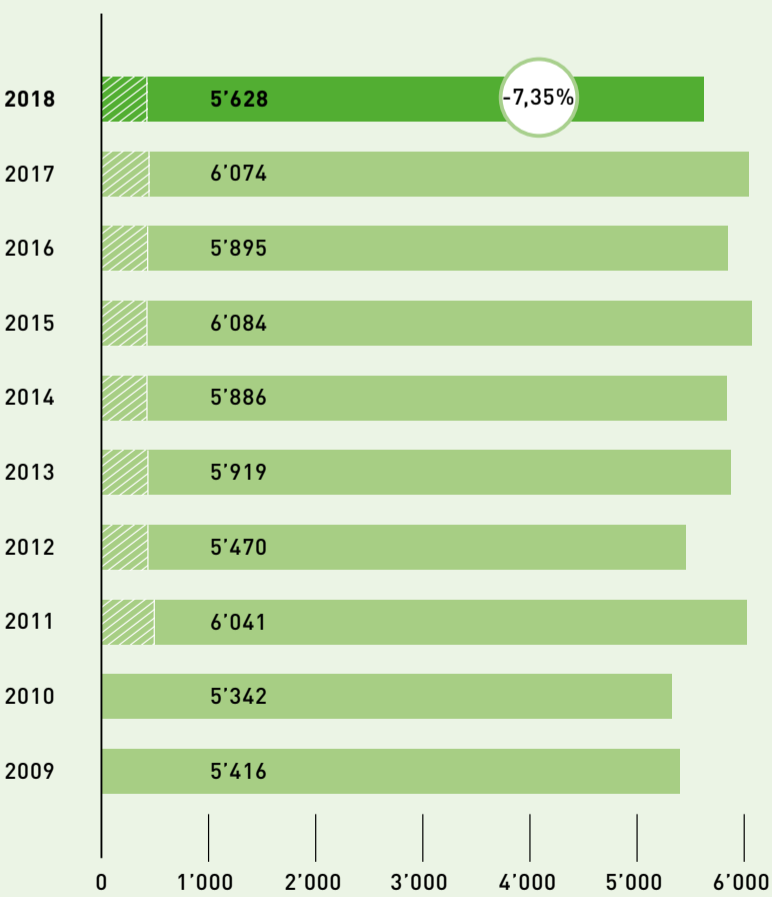
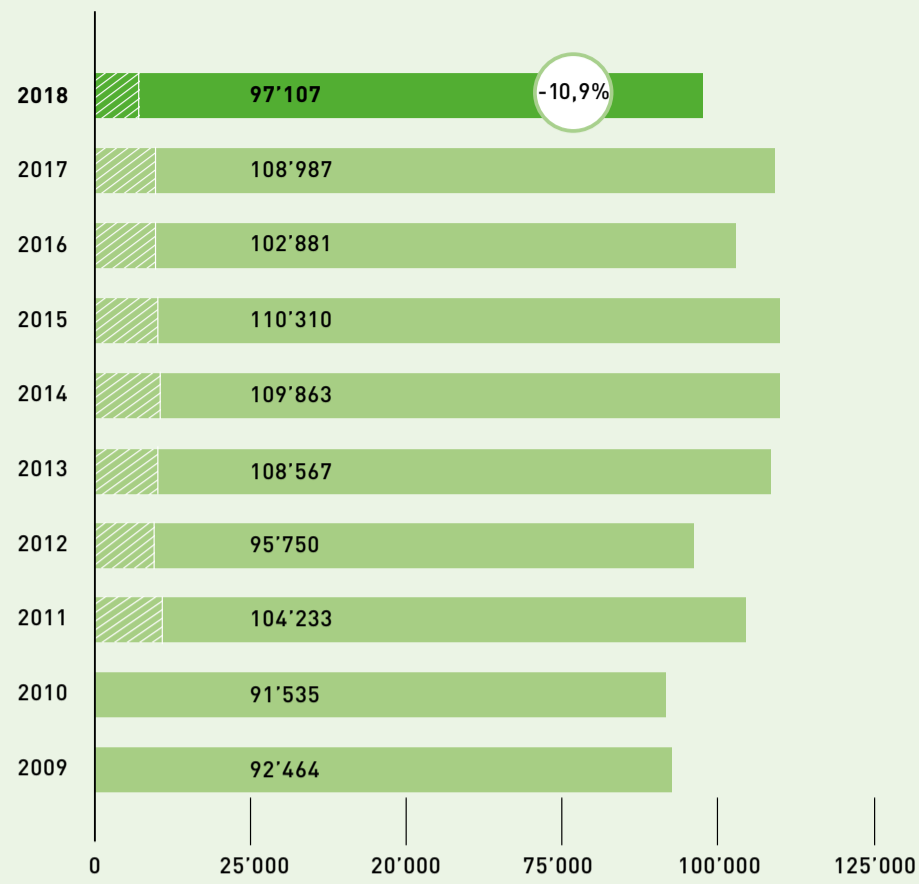
Die Emissionen wurden basierend auf dem BAFU-Handbuch Emissionsfaktoren (HBEFA, Version 3.1) berechnet. Methodisch wurde davon ausgegangen, dass die Fahrten vom/zum Terminal bis zur Autobahn bei einem Strassentransport nicht angefallen wären. Sie wurden daher jeweils separat ausgewiesen und zum Abzug gebracht. Für die Ermittlung der Emissionsfaktoren wurde der jeweilige Strassentyp zugrunde gelegt, wobei allfällige Stausituationen nicht berücksichtigt wurden. Entsprechend den Beobachtungen, dass die Rola hauptsächlich von modernen Fahrzeugen frequentiert wird, wurde von beladenen Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen sowie einem Mix aus Fahrzeugen der Euro-Norm-Kategorien 3 bis 6 ausgegangen. Die Emissionen, welche durch die Erzeugung des Bahnstroms freigesetzt werden, konnten nicht berücksichtigt werden, da angesichts des internationalen Strommarktes die Herkunft nicht eruiert werden kann. Beim Bahnstrom liegt der Anteil Wasserkraft bei 90%. Die SBB haben den Umstieg auf Bahnstrom aus 100% erneuerbarer Energie per 2025 beschlossen und unterstützen damit die Energiestrategie 2050 des Bundes. (Quelle: <https://www.sbb.ch/sbb-konzern/sbb-als-geschaeftpartnerin/angebote-fuer-evus/energie/energiestrategie.html>)

¹ Quelle: <http://www.bafu.admin.ch>

Sendungen

- Lötschberg 90'201 Sendungen
- Gotthard 6'906 Sendungen

Eine Sendung entspricht einem Sattel-/Anhängierzug oder Lastwagen.



Züge

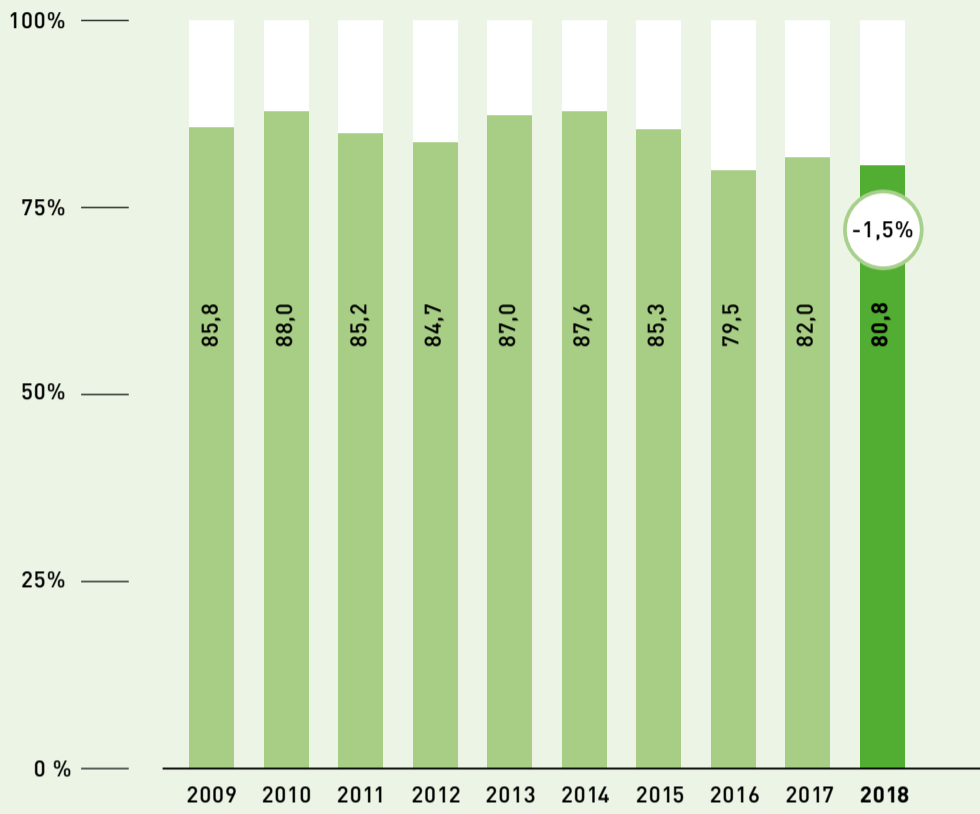
- Lötschberg 5'173 Züge
- Gotthard 455 Züge

2018 hat RAAlpin über 5'600 Zugskompositionen abgefertigt.

81%



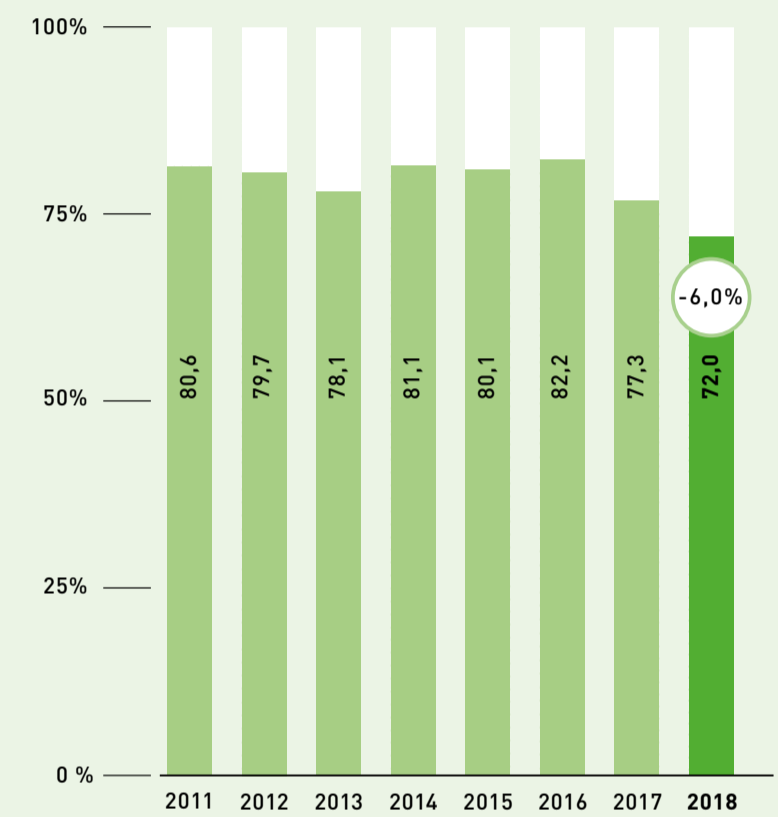
Auslastung Lötschberg



72%

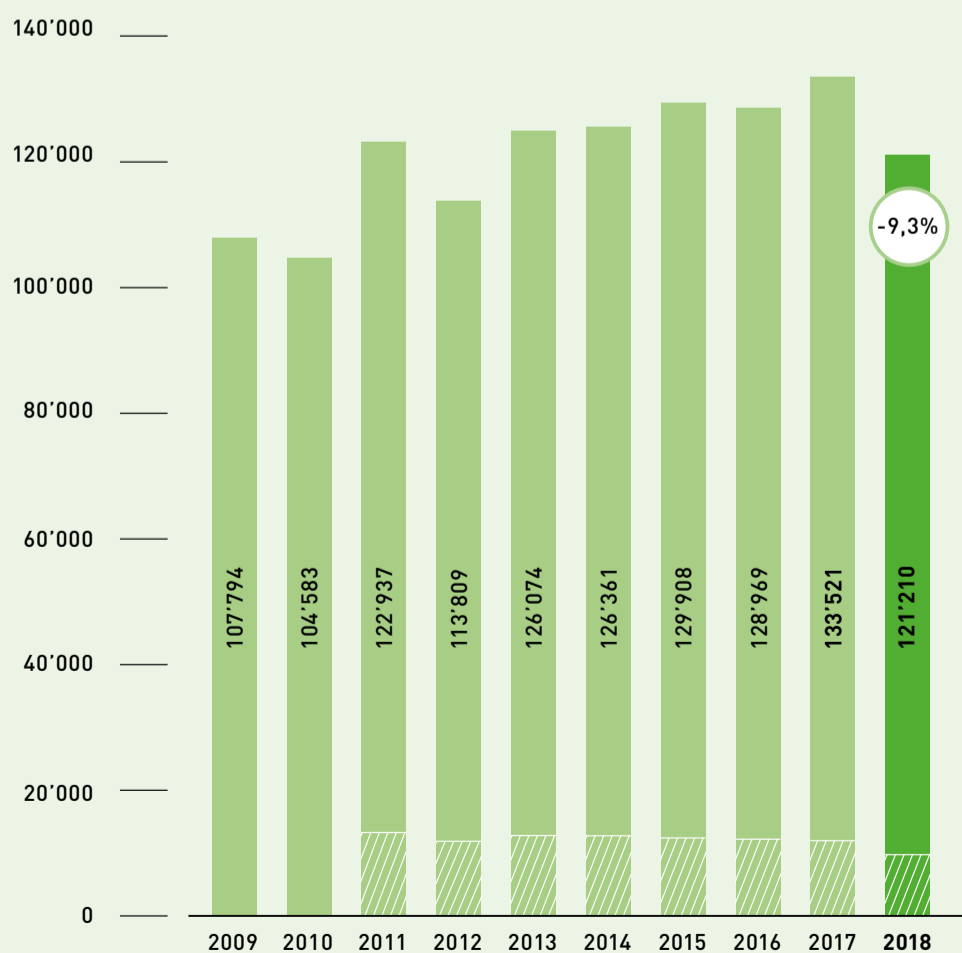


Auslastung Gotthard



Stellplätze

- Lötschberg 111'563
- ▨ Gotthard 9'647

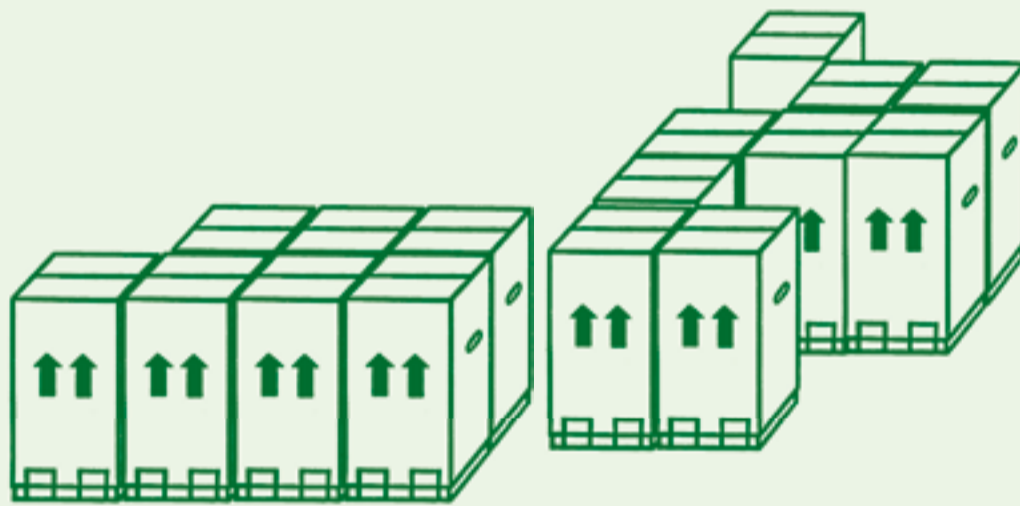




Beförderte Mengen

- Lötschberg 638 Mio. Nntkm
- ▨ Gotthard 33 Mio. Nntkm

Die beförderte Menge wird in Netto-Netto-Tonnen-Kilometer angegeben. Netto-netto-Tonnen bedeutet: transportierte Gütergewichte ohne das Gewicht der Lastwagen, Sattel- und Anhängerzüge.



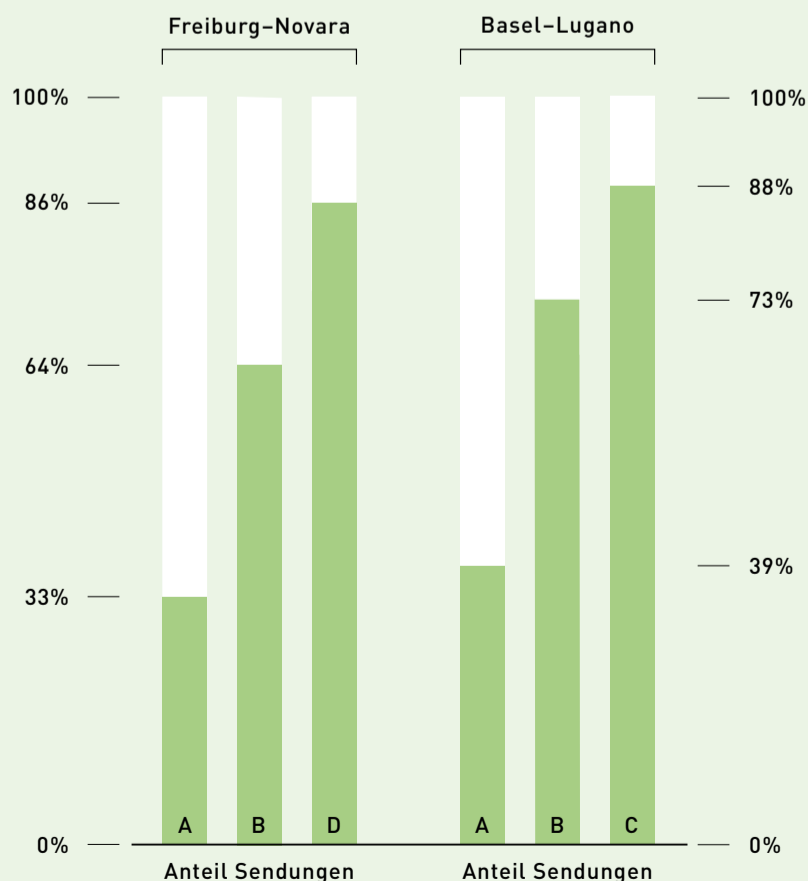
Kundenauswertung

- Grösste Kunden
- Übrige Kunden

- A 3 Grösste Kunden
- B 10 Grösste Kunden
- C 20 Grösste Kunden
- D 40 Grösste Kunden

Freiburg–Novara: Der grösste Kunde fährt durchschnittlich 3 Sendungen pro Zug. Kleine Kunden buchen einen oder weniger Transporte pro Tag.

Basel–Lugano: Der grösste Kunde fährt durchschnittlich 3 Sendungen pro Zug.







BLS Cargo
Die Alpen

ALPINE

Bilanz

AKTIVEN	Ref.	31.12.18 CHF 1'000	31.12.17 CHF 1'000
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		14'388	14'428
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		8'271	10'285
gegenüber Kunden (Dritten)		4'939	5'922
gegenüber Bundesamt für Verkehr (Dritten)		4'460	5'535
Delkredere		-1'128	-1'172
Übrige kurzfristige Forderungen		1'264	4'343
gegenüber Dritten		1'410	3'751
gegenüber verbundenen Gesellschaften		0	714
gegenüber Beteiligungen		0	29
Delkredere		-146	-151
Vorräte		1'135	1'397
Radsatzkomponenten		1'698	2'096
Wertberichtigung		-563	-699
Aktive Rechnungsabgrenzungen		359	89
Total Umlaufvermögen		25'417	30'542
Finanzanlagen		67	67
Beteiligungen	8	28	29
Mobile Sachanlagen	1	124	17
Immaterielle Werte		1'680	2'095
Total Anlagevermögen		1'899	2'208
Total Aktiven		27'316	32'750

PASSIVEN	Ref.	31.12.18 CHF 1'000	31.12.17 CHF 1'000
Fremdkapital			
Kurzfristiges Fremdkapital			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten		6'222	7'245
gegenüber verbundenen Gesellschaften		1'821	2'136
gegenüber Aktionären		3'331	4'081
		1'070	1'028
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		75	756
gegenüber BAV		75	107
		0	649
Passive Rechnungsabgrenzungen gegenüber Dritten	2	3'195	9'646
gegenüber verbundenen Gesellschaften		3'195	9'156
gegenüber Aktionären		0	48
		0	442
Total kurzfristiges Fremdkapital		9'492	17'647
Langfristiges Fremdkapital			
Rückstellungen	3	7'711	3'967
Total langfristiges Fremdkapital		7'711	3'967
Total Fremdkapital		17'203	21'614
Eigenkapital			
Aktienkapital		4'530	4'530
Gesetzliche Gewinnreserven		405	315
Freiwillige Gewinnreserven		5'258	6'291
Beschlussmässige Gewinnreserven		1'000	1'000
Gewinnvortrag		5'201	3'496
Jahreserfolg		-943	1'795
Eigene Kapitalanteile	4	-80	0
Total Eigenkapital		10'113	11'136
Total Passiven		27'316	32'750

EINWAHNZREPERTING

Erfolgsrechnung

01.01. bis 31.12.	Ref.	31.12.18 CHF 1'000	31.12.17 CHF 1'000
Erträge netto		90'322	104'528
Transporterträge		59'147	66'359
Abgeltung Bundesamt für Verkehr		31'175	38'169
Gestehungskosten		-82'968	-90'470
Transportaufwand		-48'841	-54'496
Terminalaufwand		-2'660	-3'156
Miete Rollmaterial		-13'342	-14'179
Unterhalt Rollmaterial		-15'977	-16'228
Übriger Aufwand		-2'148	-2'411
Bruttogewinn		7'354	14'058
Personalaufwand		-2'855	-2'680
Übriger betrieblicher Aufwand		-5'284	-9'062
EBITDA		-785	2'316
Abschreibungen Sachanlagen		-361	-483
EBIT		-1'146	1'833
Finanzertrag		1	1
Finanzaufwand		-13	-97
Fremdwährungsergebnis	5	882	-260
Ausserordentlicher Ertrag	6	-	2'947
Ausserordentlicher Aufwand	7	-	-2'935
EBT		-276	1'489
Steuern		-261	-526
Jahresgewinn vor Umrechnungsdifferenz		-537	963
Umrechnungsdifferenz		-406	832
Jahreserfolg		-943	1'795

Geldflussrechnung

	31.12.18 CHF 1'000	31.12.17 CHF 1'000
Jahreserfolg	-943	1'795
Nicht liquiditätswirksame Fremdwährungseffekte	406	-832
Abschreibungen Sachanlagen	361	483
Veränderung Rückstellungen	3'893	0
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1'628	852
Veränderung Vorräte	210	404
Veränderung sonstige Forderungen und aktive Rechnungsabgrenzung	2'643	-1'681
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-751	-528
Veränderung sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten und passive Rechnungsabgrenzung	-6'093	4'058
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	1'354	4'551
Investitionen in Sachanlagen	-124	-6
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-124	-6
Einzahlung Darlehen BAV	0	671
Rückzahlung Darlehen BAV	-649	-1'298
Rückkauf eigener Kapitalanteile	-80	0
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-729	-627
Umrechnungsdifferenzen auf Flüssigen Mitteln	-541	860
Veränderung Flüssige Mittel	-40	4'778
Nachweis Fonds		
Flüssige Mittel per 1.1.	14'428	9'649
Flüssige Mittel per 31.12.	14'388	14'428
Veränderung Flüssige Mittel	-40	4'778

EINWAHZREPORTRING

Anhang

Grundsätze der Rechnungslegung

Allgemein

Die vorliegende Jahresrechnung wurde gemäss den Vorschriften des Schweizerischen Gesetzes, insbesondere der Artikel 957 ff. des Obligationenrechts über die kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung strukturiert.

Die wesentlichen angewandten Bewertungsgrundsätze sind nachfolgend beschrieben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass zur Sicherung des dauernden Gedeihens des Unternehmens die Möglichkeit für zusätzliche Abschreibungen und Wertberichtigungen wahrgenommen werden kann.

Die RAlpin AG führt ihre Bücher in EUR. Tatsachen in CHF (Abgeltung Bundesamt für Verkehr, Lieferantenrechnungen) werden zum Plankurs in EUR umgerechnet. Für die Erstellung des Abschlusses in CHF wird sowohl zur Umrechnung der Bilanz wie auch der Erfolgsrechnung der Devisenkurs vom 31.12. bzw. vom letzten Handelstag verwendet (Stichtagskursmethode).

Die Konzernrechnung (inkl. RAlpin Deutschland GmbH) ist im Geschäftsbericht nicht aufgeführt. Sie liegt am Sitz der Gesellschaft für die Berechtigten zur Einsicht vor.

	31.12.18	31.12.17
Umrechnungskurs	1.12544	1.16928
Durchschnittskurs	1.15487	1.11157

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und übrige Forderungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und die übrigen Forderungen werden zu Nominalwerten bilanziert. Die Bemessung des Delkredere erfolgt auf der Grundlage der Entwicklung der offenen Positionen per 31.12. und wird pauschal berücksichtigt.

Vorräte

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellkosten abzüglich der betriebsnotwendigen Wertberichtigung bilanziert. Von der Möglichkeit, pauschale Wertberichtigungen vorzunehmen, wird Gebrauch gemacht.

Sachanlagen

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten abzüglich der Abschreibungen und Wertberichtigungen. Der Anschaffungswert von Sachanlagen beinhaltet den Kaufpreis inkl. Gebühren und nicht rückforderbarer Steuern sowie andere direkt zurechenbare Kosten, die im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme entstehen.

Die Abschreibungen werden linear über die festgelegte Nutzungsdauer des Anlagegutes vorgenommen. Diese wurden wie folgt festgelegt:

Mobilien	2012 – 2018	7 Jahre
Immaterielle Werte	2017 – 2023	7 Jahre

Staatliche Zuwendungen (Subventionen)

Staatliche Zuwendungen im Zusammenhang mit Sachanlageinvestitionen werden vom Buchwert der Vermögenswerte abgezogen, sobald die Auflagen erfüllt sind. Die Zuwendungen wirken sich so aus, dass die Abschreibungen lediglich auf dem Nettowert vorgenommen werden.

Rückstellungen

Die Rückstellungen dienen hauptsächlich der Glättung des aperiodisch anfallenden Grossunterhaltes am Rollmaterial und der geplanten Ausgaben für das Projekt «Rola 2020».

Angaben zu Bilanzpositionen

1) Anlagespiegel

	Terminal Freiburg	Maschinen	Mobiliar	Fahrzeuge	IT Software (AMS)	Total
	CHF 1'000	CHF 1'000	CHF 1'000	CHF 1'000	CHF 1'000	CHF 1'000
Anschaffungswerte						
Stand 01.01.2017	5'544	1'530	111	140	-	7'325
Zugänge	6	-	-	-	-	6
Abgänge	-	-	-	-	-	-
Umrechnungsdifferenzen	494	146	11	13	-	664
Reklassifikationen	-	-	-	-	-	-
Stand 31.12.2017	6'044	1'676	122	153	-	7'995
Stand 01.01.2018	6'044	1'676	122	153	-	7'995
Zugänge	-	-	-	-	124	124
Abgänge Reklassifikationen	-	-	-	-	-	-
Stand 31.12.2018	6'044	1'676	122	153	124	8'119
Kumulierte Wertberichtigungen						
Stand 01.01.2017	-3'305	-1'428	-111	-103	-	-4'947
Planmässige Abschreibungen	-349	-111	-	-23	-	-483
Wertbeeinträchtigungen	-	-	-	-	-	-
Abgänge	-	-	-	-	-	-
Umrechnungsdifferenzen	-294	-137	-11	-10	-	-451
Reklassifikationen	-	-	-	-	-	-
Stand 31.12.2017	-3'948	-1'676	-122	-136	-	-5'882
Stand 01.01.2018	-3'948	-1'676	-122	-136	-	-5'882
Planmässige Abschreibungen	-336	-	-	-17	-	-353
Wertbeeinträchtigungen	-	-	-	-	-	-
Abgänge	-	-	-	-	-	-
Umrechnungsdifferenzen	-80	-	-	-	-	-80
Reklassifikationen	-	-	-	-	-	-
Stand 31.12.2018	-4'364	-1'676	-122	-153	-	-6'315
Nettobuchwert per 31.12.2017	2'096	-	-	17	-	2'113
Nettobuchwert per 31.12.2018	1'680	-	-	-	124	1'804

ANHANG

Angaben zu Bilanzpositionen

	31.12.18	31.12.17
	CHF 1'000	CHF 1'000
2) Passive Rechnungsabgrenzungen		
Transitorische Passiven	331	1'150
Abgrenzung Terminalkosten Freiburg	518	935
Abgrenzungen Steuern	642	384
Kurzfristige Rückstellungen (Ferrobonus)	1'704	1'191
«Rola 2020» Bau Prototyp		2'952
Zweckgebundene Subventionen Italien		1'628
Aufwendungen Entgleisung Novara		1'406
Total	3'195	9'646
3) Langfristige Rückstellungen		
Rückstellungen aperiodischer Grossunterhalt	3'172	3'296
Rückstellungen Übernahme Teile Lager BLS	421	437
«Rola 2020» Bau Prototyp	2'592	
Teilprojekte «Rola 2020»		
Rücklage Entwicklung	234	
RCW Finanzierung	254	
Terminal Süd	283	
Unternehmensberatung	338	
Restarbeiten TP Wagen	417	234
Total	7'711	3'967

Bemerkung

Zur besseren Verfolgbarkeit wurden langfristige Projekte in die Rückstellungen umgebucht und neu detailliert ausgewiesen. Aus diesem Grund ist der Vorjahresvergleich nur bedingt aussagekräftig.

Angaben zu Erfolgsrechnungspositionen

	31.12.18 CHF 1'000	31.12.17 CHF 1'000
4) Eigene Kapitalanteile		
Rückkauf 30 Aktien (TEUR 70) per 07.06.2018 von Mercitalia zum Tageskurs 1.15871	80	0
5) Fremdwährungsergebnis		
Währungserfolg aus monatlichen Kursanpassungen	882	-260
6) Ausserordentlicher Ertrag		
2017: BAV Finanzierungsbeitrag am Projekt Umbau Terminal Freiburg	0	2'935
2017: Gewinnbeteiligung Krankentaggeldversicherung 2014–2016	0	12
	0	2'947
7) Ausserordentlicher Aufwand		
2017: Wertberichtigung Anteil BAV am Projekt Terminal Freiburg	0	-2'935

Weitere Angaben

Die Gesellschaft beschäftigt im Jahresdurchschnitt weniger als 50 Vollzeitangestellte.

	31.12.18 CHF 1'000	31.12.17 CHF 1'000
Restbetrag der Leasingverpflichtung		
Begleitwagen Bcm61	0	3'065
Restbetrag der Mietverpflichtungen		
Büroräumlichkeiten, Werkstatt	2'112	2'437
Honorar Revisionsstelle		
Revisionsdienstleistungen	48	42
Total	48	42
8) Wesentliche Beteiligungen	2018	2017
RALpin Deutschland GmbH (gegründet im Mai 2015) Sitz: Basler Strasse 115, DE-79115 Freiburg im Breisgau Kapital-/Stimmanteil	100%	100%

ANHANG



Antrag an die Generalversammlung

Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinnes

	2018 CHF 1'000	2017 CHF 1'000
	Antrag des Verwaltungsrates	Beschluss der Generalversammlung
Zur Verfügung der Generalversammlung		
Gewinnvortrag	5'201	3'496
Jahreserfolg	-943	1'795
Total	4'258	5'291
Verwendung		
Dividende	0	0
Zuweisung gesetzliche Gewinnreserve	0	90
Vortrag auf neue Rechnung	4'258	5'201
Total	4'258	5'291

VERWENDUNG

Lagebericht

Die RALpin AG mit Sitz in Olten wendet die Richtlinien des neuen Rechnungslegungsgesetzes gemäss Art. 957 ff. OR an. Wesentliche Elemente des Lageberichtes sind im Vorwort des Präsidenten des Verwaltungsrates und des CEO enthalten. Weitere Angaben zum Geschäftsverlauf und zur wirtschaftlichen Lage des Unternehmens sind nachfolgend aufgeführt.

Anzahl Vollzeitstellen

Die RALpin beschäftigte im Geschäftsjahr durchschnittlich 21 Mitarbeitende, entsprechend 20,3 Vollzeitstellen.

Aussergewöhnliche Ereignisse

Im Berichtsjahr 2018 sind keine aussergewöhnlichen Ereignisse zu verzeichnen.

Forschungs- und Entwicklungstätigkeit

Im Zusammenhang mit dem Projekt «Rola 2020» wurde 2018 die Neuentwicklung von innovativen Gliederzug-Wagen weitergeführt. Im Vordergrund steht die Wirtschaftlichkeit und die Effizienz des neuen Rola-Systems bezüglich Ladekapazität und Life-Cycle-Cost (LCC), welche gegenüber dem heutigen System gesteigert werden soll. So hat die RALpin eine wissenschaftliche Studie zum «LKW der Zukunft» erarbeiten lassen, die wertvolle Hinweise für die strategische Neu-Entwicklung von NT-Wagen eingebracht hat, so beispielsweise die zukünftige Bedeutung der Beförderung von Lang-LKW auf der Rola. Um die gesamte Innovationskraft der Branche zu nutzen, spannt die RALpin bei der Entwicklung der neuen GZ-Wagen mit dem österreichischen «Pendant» zur Rola, der Rail Cargo Group (RCG) – einer Tochter der Österreichischen Bundesbahnen – zusammen. Damit können Synergien genutzt und Kosten gesenkt werden.

Durchführung einer Risikobeurteilung

Der Verwaltungsrat führt jährlich eine Risikobeurteilung durch. Diese Beurteilung erfolgte an der Sitzung vom 31. Januar 2019 auf Basis des aktualisierten Berichtes Riskmanagement. Das interne Kontrollsystem (IKS) wird unverändert separat weitergeführt.

Revisionsbericht

 Ernst & Young AG
Schwarzenbühlstrasse 4a
Postfach
CH-3001 Bern
Telefon: +41 58 200 61 11
Fax: +41 58 200 68 18
www.ey.com/ch

An die Generalversammlung der
RAAlpin AG, Otten

Bern, 15. März 2019

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung


Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der RAAlpin AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang, für das am 31. Dezember 2018 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 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 2018 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.


 Seite 2


 **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 vereinbaren 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 ausgestelltes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

 Oliver Mänge
(Qualified
Signature)
Zugelassener Revisionsperte
(Licensed Revisor)

 Stefan Schmid
(Qualified
Signature)
Zugelassener Revisionsperte
(Licensed Revisor)

Beitrag

- Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang)
- Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes

BERICHT

VR / ORGANISATION



Verwaltungsrat

V. l. n. r.: Sven Flore, CEO SBB Cargo International AG; Dr. Dirk Stahl, CEO BLS Cargo AG; Nicolas Perrin, Vizepräsident, CEO SBB Cargo AG; Erwin Rutishauser, Präsident; Dr. Hans-Jörg Bertschi, Präsident des Verwaltungsrates Hupac SA; Bernard Guillelmon, CEO BLS AG.

Nicht abgebildet: Bernhard Kunz, CEO Hupac SA.



Organisation

V. l. n. r.: Vanessa Vallezza; Dominic Felice, Leiter Asset Management; Flavia Polimeni; Lars Asmus, Standortleiter Freiburg; Rakip Ljatifi; Urs Wagner; Ralf Suter; Anatol Batt; Mohamed Razeek; Stephan Möller; Giovanni Chiarito; Daniel Aerni; Robert Lange; Belinda Grufeneder; Raphael Wild, Leiter Management Support; Israel Diaz; Pascal Jaussi; Corinne Moser; Daniel Schaltegger; Andreas Ballmann.

Nicht abgebildet: René Dancet, CEO; Hans-Peter Röthlisberger, Leiter Finanzen; Simone Croci Torti, Verkauf, Leistungserbringung durch Hupac Intermodal im Auftrag von RAlpin.