

GESCHÄFTSBERICHT 2019



MIT NEUEM
PLAN IN
DIE ZUKUNFT



SEITE 2/3

EIN SCHWIERIGES
JAHR 2019 –
EIN NEUER PLAN
MUSS HER!

SEITE 6/7

ROLA 2020 –
EIN PROJEKT
AUF DEM
PRÜFSTAND

SEITE 10/11

DIE LKW-FAHRER
IM FOKUS – MEHR
KOMFORT ERHÖHT
ATTRAKTIVITÄT

EIN SCHWIERIGES JAHR 2019 – EIN NEUER PLAN MUSS HER

Erwin Rutishauser, Präsident des Verwaltungsrates, und Ludwig Näf, CEO seit Juli 2019, blicken auf die Herausforderungen des vergangenen Jahres zurück und sind sich einig: ein neuer Plan muss her.

Nach mehreren Jahren mit einem ausgeglichenen Ergebnis sind die Umsatzzahlen der RALpin AG unerwartet stark eingebrochen? Was ist passiert?

Näf: Natürlich hätten wir uns ein anderes Ergebnis gewünscht. Nach Jahren mit ausgeglichenen Rechnungen ist dieses Resultat wenig erfreulich. Vor allem exogene Faktoren haben zu diesem sehr unbefriedigenden Ergebnis beigetragen. Die nach wie vor schlechte Qualität des Schienenverkehrs mit Verspätungen und Ausfällen sowie Streiks haben zu einer verminderten Nachfrage geführt.

Das Jahr 2019 erwies sich als eines der schwierigeren in der knapp 20-jährigen Geschichte der RALpin AG. Dennoch wurden mit 5'160 Zügen rund 86'607 LKW von der Strasse auf die Schiene verlagert – nach wie vor ein wichtiger Beitrag zur Verkehrsverlagerungspolitik. Im ersten Jahr der neuen Rahmenvereinbarung 2019–2023 mit dem BAV galt es zudem, mit den um gut einen Drittel gekürzten Betriebsabgeltungen weiterhin eine «schwarze Null» zu schreiben.

Das ist nicht gelungen. Trotz massiven Einsparungen auf der Kostenseite machten der schwächelnde Güterverkehrsmarkt und die nach wie vor schlechte Qualität im Schienengüterverkehr ein ausgeglichenes Ergebnis unmöglich.

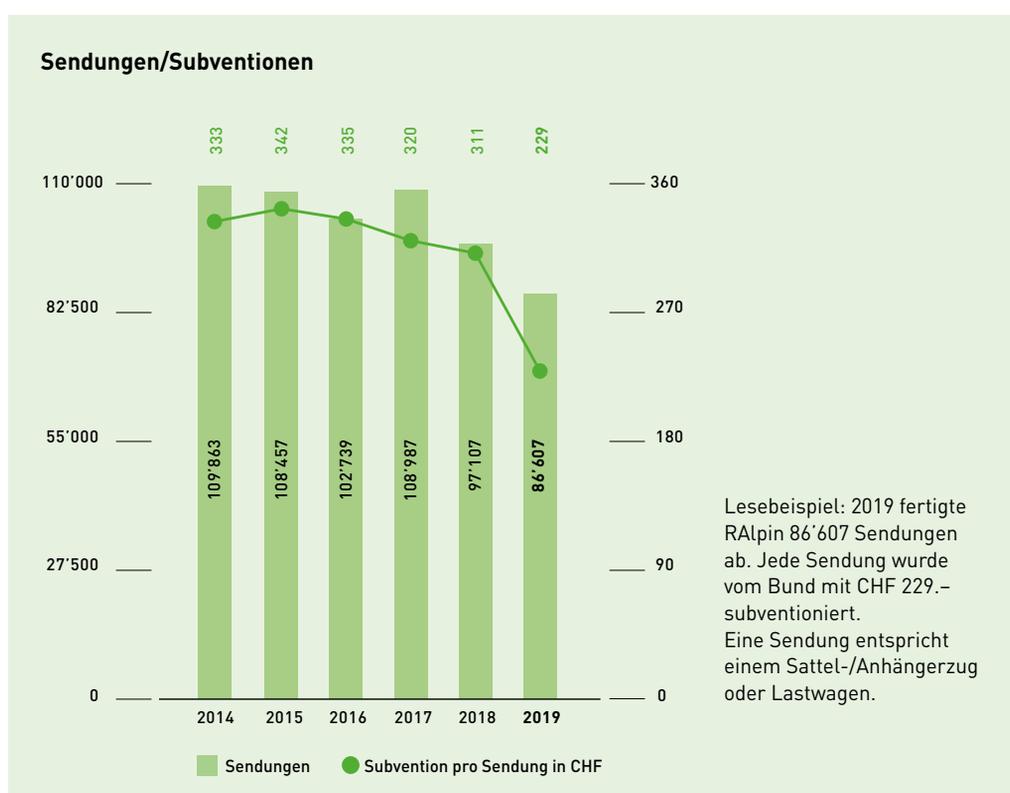
Rutishauser: Der schwächelnde Güterverkehrsmarkt hat auch uns zugesetzt. Die abkühlende Wirtschaft in Deutschland oder auch die Unsicherheiten zum Brexit hatten direkten Einfluss auf den Güterverkehr. Das haben wir eins zu eins zu spüren bekommen. Trotzdem haben wir 2019 viel erreicht und bewegt. 86'607 LKW haben mit uns den Weg

durch die Alpen genommen. Und damit blieben der Schweiz rund 29'706 Tonnen CO₂ erspart.

Die Anzahl Sendungen und Züge waren dennoch rückläufig. Allein exogene Faktoren können hier nicht der Grund sein?

Rutishauser: Das stimmt. Wichtig scheint mir zu erwähnen, dass bis ins Jahr 2018 mit Betriebsabgeltungen seitens des Bundes von über 30 Mio. CHF gerechnet werden konnte und diese nun seit 2019 rund 10 Mio. CHF tiefer sind. Wobei hier dem Bund kein Vorwurf zu machen ist. Das Güterverkehrsverlagerungsgesetz sieht vor, dass die Höhe der durchschnittlichen Abgeltung pro transportierte Sendung von Jahr zu Jahr abzunehmen hat. Wir stehen also in der Pflicht. Vielleicht aber war die Kürzung von rund 1/3 der Abgeltung in der sehr kurzen Zeit etwas zu optimistisch betrachtet. Dennoch dürfen wir darauf hinweisen, dass in den letzten 5 Jahren die Subvention pro Sendung von CHF 349 auf CHF 229 abgenommen hat.

Näf: Nicht vergessen darf man, dass wir im Jahr 2019 die Relation Basel – Lugano nicht mehr anbieten konnten, womit wir rund 455 Züge weniger gefahren sind, was ungefähr 7'000 Sendungen entspricht. Ein Ausweichen dieser Transporte auf die Relation Freiburg – Novara war für diese Kunden keine alternative Option. Die Nachfrage wäre aber da, insbesondere für Gefahren- oder Termingüter. Da ist der begleitete, kombinierte Verkehr oft die bevorzugte Wahl bei den Kunden.





**Erwin Rutishauser (links),
Präsident des Verwaltungsrates,
und Ludwig Näf, CEO RAlpin AG.**

Die Betriebsabgeltungen fallen mit der neuen Rahmenvereinbarung 2019–23 mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) also substantiell tiefer aus. Aber das hat man schon anfangs Jahr gewusst. Weshalb nun trotzdem dieses Ergebnis?

Näf: Ja, die Rahmenbedingungen waren klar. Vielleicht müssen wir uns den Vorwurf gefallen lassen, bei den Verkehrszahlen zu optimistisch geplant zu haben. Der Markt hat nicht mitgespielt, was wir schon im ersten Quartal erkannt haben. Mitte Jahr haben wir dann im Sinne einer Sofortmassnahme reagiert und den Fahrplan «ausgedünnt» und damit der Marktnachfrage angepasst. Diese Massnahme hat dann auch zu einer wesentlichen Kostensenkung beigetragen.

Sie erwähnen auch immer wieder die schlechte Qualität im Schienengüterverkehr. Was sind die Gründe, und sind es wirklich diese, die zum Verkehrsrückgang führten?

Rutishauser: Die schlechte Qualität ist in der Tat ein wichtiger Faktor. Aber sie ist nicht nur für die Rollende Autobahn ein Problem, sondern für den gesamten Schienengüterverkehrsmarkt. Auch alle anderen Operateure leiden im internationalen Schienengüterverkehr unter Verspätungen und Ausfällen. Die Gründe dazu sind mannigfaltig. Viele Baustellen, zwingend zur Erhaltung der Infrastruktur, drücken auf die Verfügbarkeit von Trassen. Und neben der Dichte der verschiedenen Verkehre auf dem Schienennetz kommen immer wieder auch Engpässe bei den Ressourcen wie Loks oder Lokführer vor. Spediteure und Logistikfirmen ärgern sich und suchen Alternativen.

Herr Näf, Sie sind seit Juli 2019 am Steuer der RAlpin. Wie sind Sie gestartet und was ist Ihr Plan, um die nachhaltige Zukunft der Rollenden Autobahn sicherzustellen?

Näf: Ja, ich durfte Mitte Jahr die Führung eines gut geführten Unternehmens von meinem Vorgänger René Dancet in einem spannenden Umfeld übernehmen. Es gilt jetzt, die nächsten vier bis acht Jahre zu planen unter Berücksichtigung sich verändernder Marktfaktoren und Rahmenbedingungen.

Wie meinen Sie das?

Näf: Wie bereits erwähnt, ist der Abgeltungsrahmen für die Periode 2019–23 gesunken. Auf dieser Basis muss das operative Geschäft geplant werden. Zentral werden auch das Beobachten und das Einschätzen des Marktes eine grosse Aufgabe sein. Explizit die technologische Entwicklung bei den Lastwagen schafft meines Erachtens grosse Chancen für die Rollende Autobahn. Denken Sie dabei an neue Antriebsformen wie die Elektrifizierung. Ein Aufladen der Akkus könnte beispielsweise während der Fahrt auf der Rola erfolgen.

Diese Innovationen verfolgen Sie ja auch mit dem Projekt «Rola 2020». Mit neuen Terminals und neuem Rollmaterial wollen Sie ja die Grundlage schaffen, um die Sendungsmenge massiv zu steigern.

Näf: Auch hier gilt es nun, mit Augenmass die langfristige Marktsituation neu zu beurteilen. Bevor hohe Investitionen seitens Eigner und Bund ausgelöst werden, muss die Wirtschaftlichkeit unter Beachtung der Rahmenbedingungen mit einem Businessplan

neu bestätigt werden. Die Erarbeitung dieses Planes braucht Zeit, was sich auf die Projektinhalte und den Terminplan auswirkt.

Rutishauser: Der Bundesrat verlangt diesbezüglich für den Verlagerungsbericht 2021 sowieso eine Gesamtschau zur Rollenden Autobahn. Der erwähnte Businessplan ist Teil dieser Gesamtschau und wird auch dieses Jahr erarbeitet. Als Resultat erhalten Bund, aber schliesslich auch die Aktionäre Gewissheit über ein wirtschaftlich funktionierendes Modell, wie die Rola auch in Zukunft ihren wichtigen Beitrag zur Verlagerungspolitik leisten kann.

Näf: Klare Aussagen zum Gesamtprojekt verschieben sich damit auf den Zeitpunkt des Verlagerungsberichts 2021. Erst dann werden Entscheide gefällt.

Was wünschen Sie sich für das Jahr 2020?

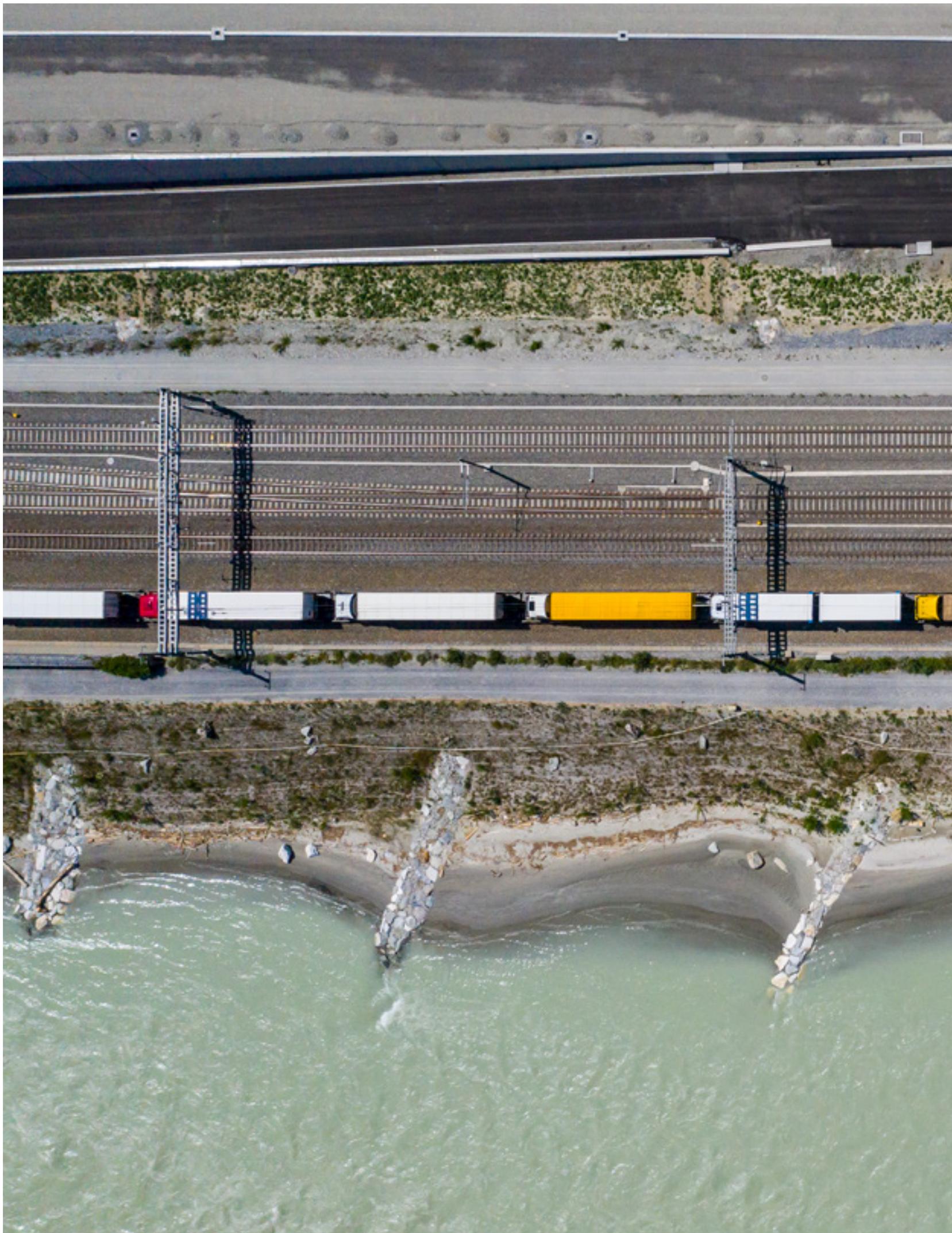
Näf: Viele zufriedene Kunden, eine gute Auslastung unserer Züge und vor allem eine merkliche Verbesserung der Qualität. Wie in jedem Geschäft erwarten die Kunden auch von uns die bestmögliche Qualität. Und dafür setzen wir uns ein. Leider können wir die einschneidenden Auswirkungen der Coronakrise noch nicht einschätzen. 2020 wird wiederum ein ganz herausforderndes Jahr mit vielen Unbekannten.

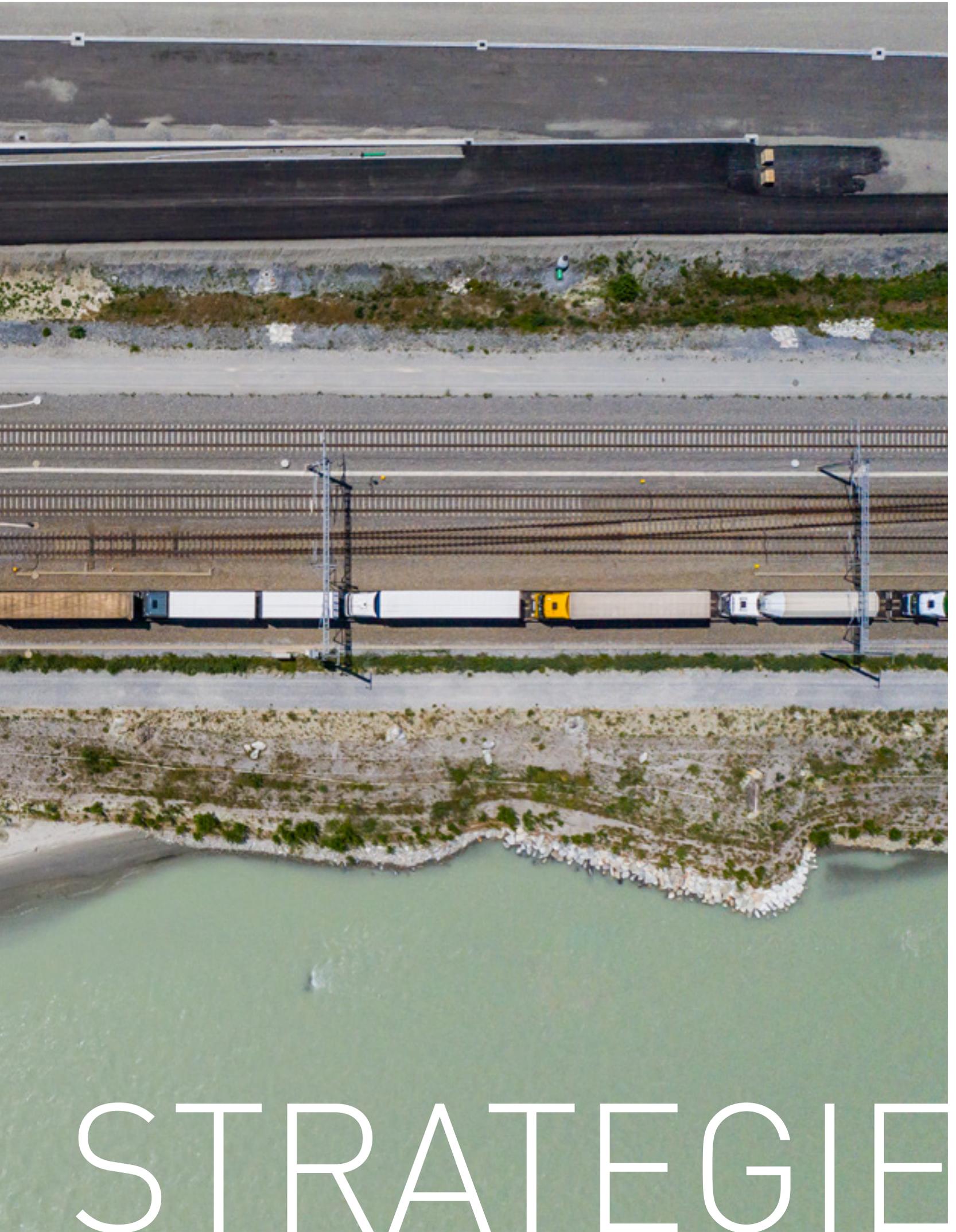
Rutishauser: Ich kann mich dem nur anschliessen. An dieser Stelle möchte ich auch all unseren treuen Kunden herzlich danken. Der Dank geht aber auch an den Bund, mit dem wir stets konstruktiv und unterstützend zusammenarbeiten. Und schliesslich allen Mitarbeitenden für ihre tägliche Arbeit und das grosse Engagement zugunsten der Rollenden Autobahn.

Olten, im April 2020

Erwin Rutishauser
Präsident des Verwaltungsrates

Ludwig Näf
CEO RAlpin AG





STRATEGIE

ROLA 2020 – EIN PROJEKT AUF DEM PRÜFSTAND

Der Bund verlangt eine umfassende Gesamtschau zum Produkt für die Jahre 2021–2028. Es gilt nun, mit Augenmass die langfristige Marktsituation neu zu beurteilen. Bevor hohe Investitionen seitens Eigner und Bund ausgelöst werden, muss die Wirtschaftlichkeit mit einem Business Case bestätigt werden.

Die Erarbeitung dieses Business Case steht im Fokus der Arbeiten, in dessen Rahmen die bestehenden Teilprojekte überprüft werden. Siehe dazu auch das Kapitel Strategie. Nebst einer fundierten Marktevaluation gilt es auch, die bestehenden Unsicherheiten aufgrund exogener, durch RALpin nicht direkt beeinflussbarer Faktoren, wie regulative Rahmenbedingungen oder technische Entwicklungen, im LKW-Bereich einzubeziehen. Die Erkenntnisse daraus werden sodann direkten Einfluss auf die weiteren Entscheide in den Teilprojekten haben.

Digitales Auftragsmanagement

Das neue umfassende Auftragsmanagement steht kurz vor der Einführung. Damit können die Kunden über eine Plattform direkt Buchungen vornehmen. Sie erkennen dank Echtzeitanzeige die Verfügbarkeit in den einzelnen Zügen. Dieses umfassende Buchungssystem ermöglicht, den Verlauf der Sendungen zu verfolgen. Die Prozesse können von der Bestellung bis zur Rechnungstellung effizienter gestaltet werden. Zudem werden automatisch die Papiere für die einzelnen Züge erstellt. Auch die LKW-Fahrer können damit neu Ergänzungen oder Änderungen, bspw. der Ladung, direkt und ortsunabhängig über ihr Smartphone vornehmen.

Mit dem Verlagerungsbericht 2019 bestätigt der Bund den eingeschlagenen Weg der Verlagerungspolitik. Der unbegleitete, kombinierte Verkehr (UKV) wird verstärkt unterstützt. Auch die Ergänzungsmassnahme Rollende Landstrasse wird darin gewürdigt. Der im Jahr 2019 gesamthaft rückläufige Güterverkehr verlangt aber auch eine Überprüfung der eingesetzten Mittel und deren Effizienz. Davon betroffen ist auch das Projekt «Rola 2020», welches umfangreiche Investitionen in neues Rollmaterial und Terminals zum Ziel hat.

Verladeterminals – erfreuliche Entwicklung im Süden und Konkretisierung im Norden

Die Arbeiten für die Terminalsuche in Italien zeigen Früchte. Die Rete Ferroviaria Italiana (RFI), ihres Zeichens italienischer Eisenbahninfrastrukturbetreiber, sieht einen eigenständigen Um- bzw. Ausbau des Rola-Terminals von Novara vor. Eine Projektvergabe ist nach aktuellem Fahrplan für Juni 2022 vorgesehen. Parallel dazu hat das Teilprojekt Süd in den letzten fünf Monaten mögliche Standorte für ein Übergangsterminal im Raum Mailand für ein Zusatzangebot von 2–4 Zugspaaen pro Tag auf der Gotthard-Achse gesucht. Jedoch wird der Ausbau des Standorts Novara prioritär unterstützt.

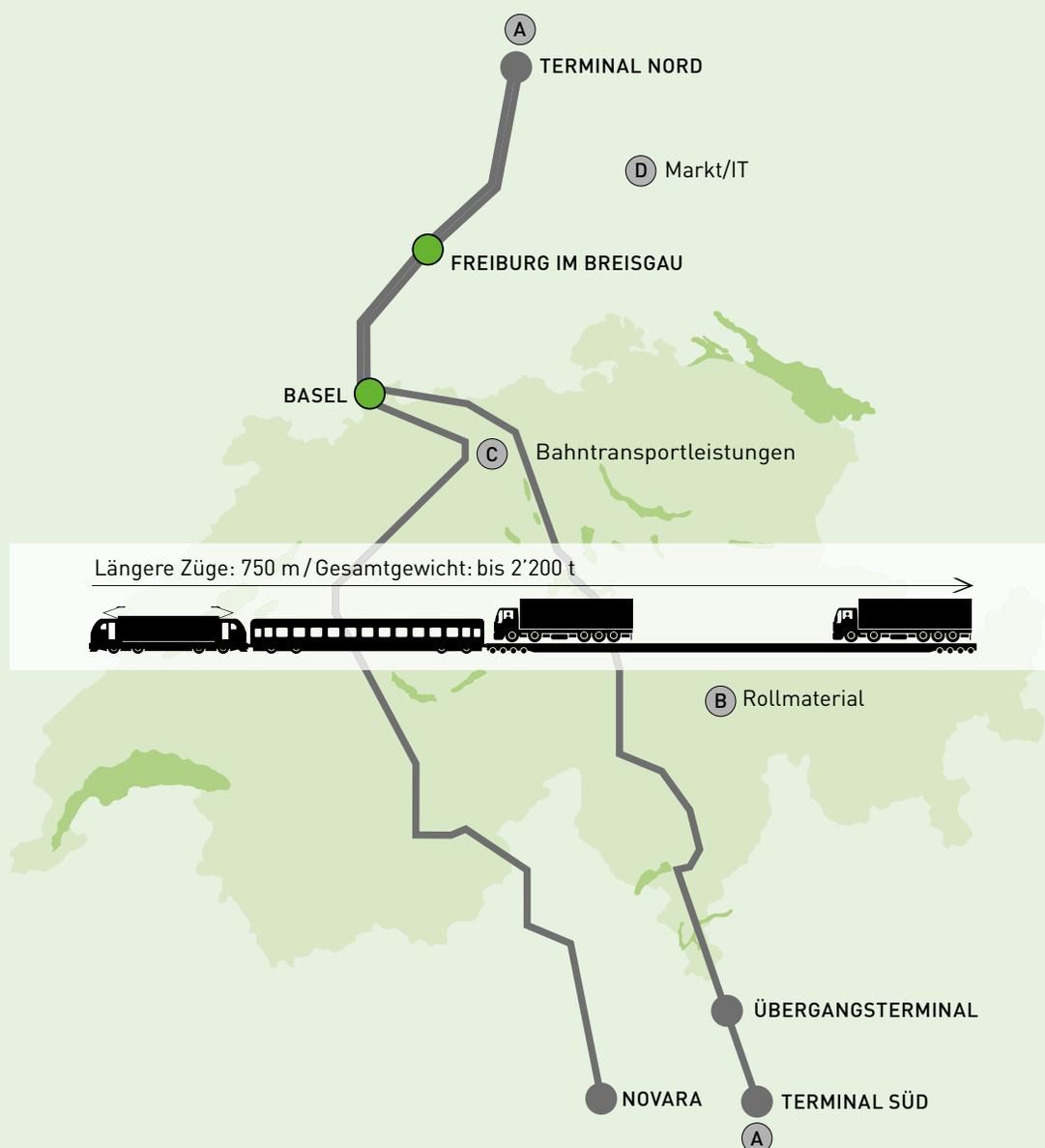
Bei der Evaluation im süddeutschen Raum zeigt der Fortschritt der Abklärungen eine Fokussierung auf die Standorte Kippenheim und Lahr Flughafen. Die Wahrscheinlichkeit, dass sich aus der Summe der Optionen die Verfügbarkeit eines Standorts ergibt, wird als hoch erachtet. Sollte sich die Möglichkeit zur Realisierung des Standorts Kippenheim oder Lahr Flughafen ergeben, muss trotz Unsicherheiten bzgl. des Gesamtprojektes (z. B. Terminal-Verfügbarkeit Süden) eine Finanzierungslösung dargestellt werden können. Die Optionen Kippenheim und Lahr Flughafen werden parallel weiterverfolgt. Parallel dazu wird auch ein Ausbau des bestehenden

Terminals in Freiburg geprüft. Eine Verlängerung der Gleisanlagen würde den Einsatz von Zügen mit einer Länge von 570 Meter erlauben, was wiederum die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Züge erhöhen würde.

Gliederzugwagen – das Patent ist gesichert

Die erste Entwicklungsphase zum Bau eines Gliederzugwagen-Prototyps konnte im Jahr 2019 lediglich wegen der noch laufenden Prüfung der Zulassungsfähigkeit des Profils in Italien noch nicht ganz abgeschlossen werden. Die Idee und Konstruktion wurden jedoch patentrechtlich bereits gesichert. Die weiteren kostenintensiven Schritte, wie beispielsweise der Bau eines Prototyps, werden erst ausgeführt, wenn im Rahmen der zu erarbeitenden Gesamtschau der Beweis für die Wirtschaftlichkeit erbracht werden kann. So ist auch eine Alternative denkbar, die erarbeiteten innovativen Lösungen auf Basis konventioneller Niederflur-Tragewagen einzubeziehen. Die gute Zusammenarbeit mit Rail Cargo Austria (RCA) sowie die Nutzung von Synergien im Rollmaterial und Komponentenbereich werden weitergeführt. Das Teilprojekt ist bereit für die weiteren Schritte.

Klare Aussagen zur konkreten Planung des Gesamtprojektes verschieben sich damit auf den Zeitpunkt des Verlagerungsberichtes 2021. Erst dann werden Entscheide gefällt werden.



A Terminals
Evaluierung und Planung neuer Standorte der Terminals Süd und Nord für 750 m lange Züge.

B Rollmaterial
Entwicklung von neuen, innovativen Niederflur-Tragwagen.

C Bahntransportleistungen
Entwicklung optimiertes Bahntransportkonzept in den 4-Meter-Korridoren am Gotthard und Lötschberg-Simplon.

D IT/Markt
IT-Entwicklungen im Bereich Marketing, kundenbezogene Prozesse und Organisation. Hoher Digitalisierungsgrad.





NEWS

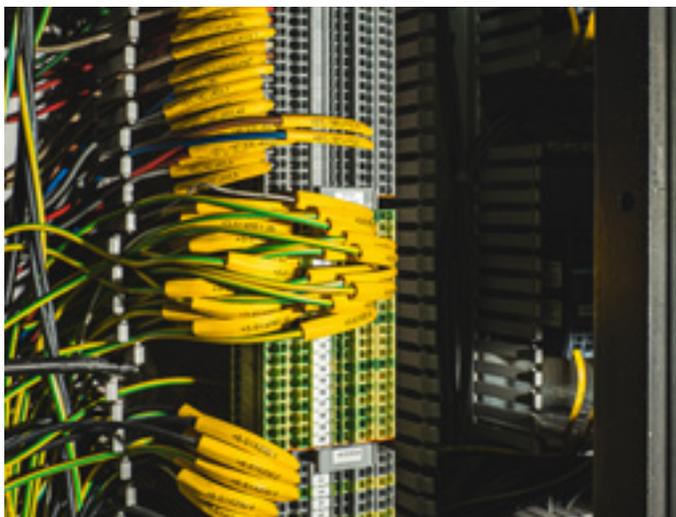
LKW-FAHRER IM FOKUS – MEHR KOMFORT ERHÖHT ATTRAKTIVITÄT

Im Dezember 2018 hat der Verwaltungsrat der RAlpin AG entschieden, fünf Schlafwagen anzuschaffen und sie zu zeitgemässen Begleitwagen umzubauen. Seit Mitte 2019 werden die fünf Wagen des Typs WLABm in Wien teilweise zerlegt und zu neuen Begleitwagen umfunktioniert. Ein Blick in die Werkstatt zeigt die «Operation am offenen Herzen».

Wenn Schlafwagen zu Begleitwagen der Rola umgebaut werden, dann bleibt kein Stein auf dem anderen. Seit der zweiten Hälfte 2019 sind die von den ÖBB gekauften Schlafwagen in der Werkstatt und erleben die Metamorphose zu einem modernen Begleitwagen der Rollenden Autobahn. Ein Aufenthaltsraum mit Kochmöglichkeit, neue WC-Anlagen, Gegensprechanlage, Brandmeldevorrichtung, Spurkranzschmierung, Lok-unabhängige Energieversorgung für Licht und Heizung sind nur ein paar der Bedürfnisse, die den neuen WLABm auszeichnen werden. Der Umbau ist aufwändig und braucht seine Zeit. Das Resultat dürfte aber umso überzeugender ausfallen. So profitieren die LKW-Fahrer als Standard von Zweierkabinen mit Lavabo/Waschgelegenheit und grossen Matratzen. Zwei «Deluxe-Abteile» mit je drei Betten sind mit eigenen WC und Dusche ausgestattet.



1



2



3



4

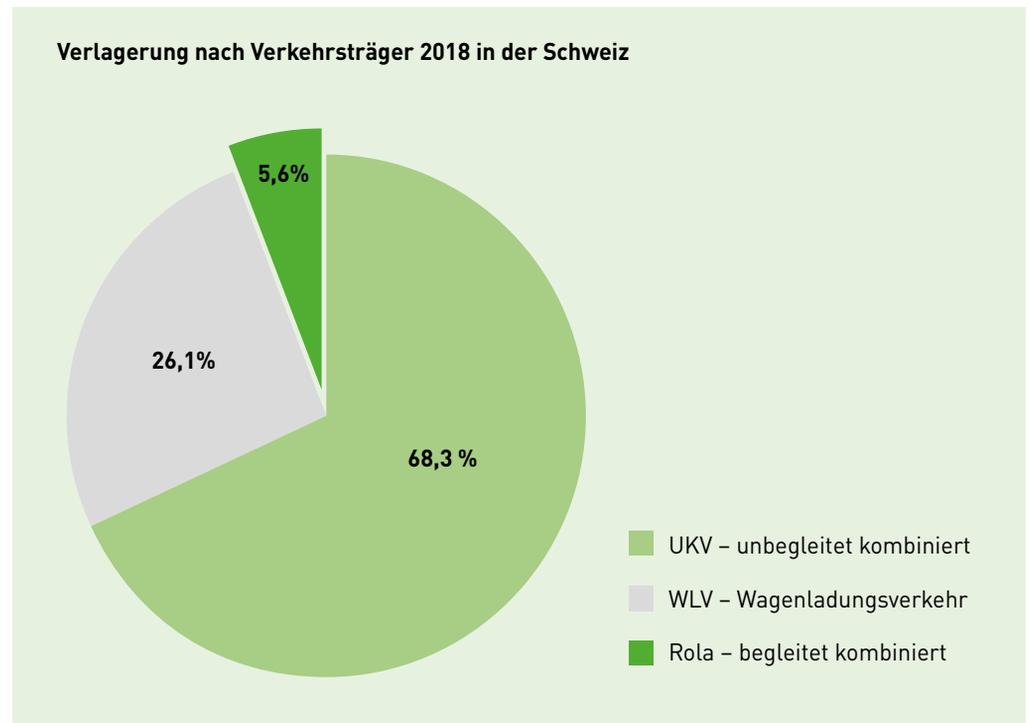
- 1 Die Wagen werden komplett überarbeitet.
- 2 Die komplette Neuverkabelung und neue Elektrokomponenten sowie eine dem Stand der Technik entsprechende Brandmeldeanlage garantieren sicheres Reisen.
- 3 Schliesslich erhalten die WLABm den RAlpin-typischen Anstrich – neu in abgewandelter Aufteilung der Farben.
- 4 Und schliesslich der fertige Wagen, wie er im Sommer 2020 in die Schweiz überführt wird.

NACHHALTIGE VERLAGERUNGS- POLITIK MIT DER ROLA

Die Rola ist nicht die wirtschaftlichste Form zum Transport von Gütern, dennoch leistet die Rola einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur Verlagerungspolitik. So misst sich der Sendungsanteil der Rola am Gesamtverkehr als äusserst stabil. Auch wenn der LKW-Verkehr rückläufig ist, transportiert die Rola nun seit Jahren zwischen 90'000 und 100'000 Lastwagen durch die Alpen und erspart der Umwelt damit jährlich knapp 30'000 Tonnen CO₂.

Dennoch ist der Bund – als Besteller der Rola – gehalten, auch eine wirtschaftliche Leistungserbringung einzufordern. Subventionseffizienz ist das Schlagwort und somit auch Treiber in der Erarbeitung der Unternehmensstrategie für die laufende Vertragsperiode von 2019 – 2023 sowie die folgende bis 2028, die aktiv angestrebt wird. Die zum Teil sehr unterschiedlichen Ansprüche der verschiedenen Marktteilnehmer werden dabei erfasst und neu beurteilt. So hat beispielsweise der Bund den klaren Auftrag vom Volk, maximal noch 650'000 alpenquerende Lastwagen pro Jahr zuzulassen. Unsere Kunden wiederum haben zeitkritische Güter, nicht kranbare Anhänger und wünschen sich einen unkomplizierten, einfachen Zugang zu Verlagerungsmöglichkeiten. Diese Ansprüche gilt es unter «einen Hut» zu bringen, und dies eben auch möglichst kostengünstig, um die Subventionseffizienz zu erhöhen. Gleichzeitig wirken verschiedenste Umweltfaktoren auf den Güterverkehrsmarkt ein.

Mit der Erarbeitung einer Gesamtschau für den Verlagerungsbericht 2021 des Bundesamtes für Verkehr wird die RAlpin die strategische Stossrichtung des Produktes der Rollenden Autobahn (Rola) aufzeigen. Als etablierte, ergänzende Massnahme ist die Rola ein fester Bestandteil der Verlagerungspolitik des Bundes. Mit dem 4-Meter-Korridor auf der Lötschberg-Simplon-Achse finden so seit bald 20 Jahren hunderttausende von Lastwagen auf den Schienen den Weg durch die Alpen. Und diese Verlagerung ist gefragter denn je. Klimawandel und Globalisierung fordern ihren Tribut, und neben wirtschaftlichen Aspekten sind zunehmend auch die ökologischen ernst zu nehmen



Markt

Der volatile Dieselpreis nimmt massgeblich Einfluss auf die Entscheidungen der Kunden, welcher Transportweg schliesslich gewählt wird. Neue oder alternative Routen über die Alpen, wie beispielsweise jene über den Brenner, werden dabei auch in die Überlegungen miteinbezogen. Und dann verändert sich auch der Arbeitsmarkt in der Transportbranche. Der Mangel an LKW-Fahrern akzentuiert sich, womit diese mehr Mitsprache bei der Wahl des Transportweges einfordern. Eine in Auftrag gegebene Marktstudie soll die zukünftigen Marktchancen und -risiken der Rola aufzeigen.

Wirtschaftlichkeit

Unter Beachtung der heutigen Rahmenbedingungen ist die Rola aufgrund der heutigen Erkenntnisse nicht eigenwirtschaftlich zu betreiben. Selbstverständlich ist die Unternehmung in der Pflicht, die Subventionseffizienz durch optimale Produktionskonzepte und Senkung der Fixkosten weiter zu erhöhen.

Sozial / medial

Der Klimawandel und die damit verstärkte «grüne» Denk- und Handlungsweise von Politik und Behörden fördern umweltfreundliche Transport-Produkte wie die Rola. Eine Abkehr von verlagerungswirksamen Angeboten ist mit geringer Schwankung in der Nachfrage gesellschaftspolitisch wenig opportun.

Technisch / ökologisch

Stichwörter hierzu sind Elektro-LKW, Lang-LKW oder selbstfahrende Fahrzeuge, die mit alternativen Antrieben oder Techniken die Transportbranchen in absehbarer Zeit umwälzen werden. Noch heute ist die Mehrzahl aller neu immatrikulierten LKW nicht kranbar und somit nicht für den unbegleiteten, kombinierten Verkehr geeignet. Die Verlagerungsprodukte haben sich diesem Wandel zu stellen und innovative und moderne Angebote zu präsentieren.

Politisch / rechtlich

Wichtige rechtliche und politische Rahmenbedingungen sind weiterhin das «A» und «O» in der Argumentationskette zugunsten der Verlagerung. LSVA, Nacht- und Sonntagsfahrverbot, Einhaltung von Ruhezeiten, Verzicht auf Zolladministration dank Transit sind nur ein paar Kriterien, ohne die kein Lastwagen und kein Stückgut auf die Schiene verlagert würde. Die Entwicklung dieser Rahmenbedingungen sind im Auge zu behalten und deren Veränderungen rechtzeitig zu antizipieren. Über die auf Anfang 2021 geplante Anpassung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) entscheidet der Gemischte Landverkehrsausschuss EU/Schweiz voraussichtlich im Juni 2020. Längerfristig soll die LSVA grundlegend weiterentwickelt werden.

In der Folge entwirft die RALpin mit dem Projekt «Rola 2021+» ein Produktionsmodell, das möglichst vielen Ansprüchen gerecht wird und dabei auch dem angestrebten Abgeltungsrahmen Rechnung trägt. Zwingend wird es sein, eine Kapazitätssteigerung anzustreben, weil dies die Wirtschaftlichkeit am effektivsten erhöht. Bei der Wahl der Achsen ist die Lötschberg-Simplon-Achse wegen Baustellen nur beschränkt ausbaufähig und gerät bei rund 100'000 Sendungen an ihre Kapazitätsgrenze. Würde die Gotthard-Achse auch für den Rola-Verkehr vorgesehen, könnte eine Steigerung der Verlagerungsleistung auf 150'000 Sendungen erreicht werden. Der 4-Meter-Korridor wird Tatsache und mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels ist auch die letzte Hürde auf dieser Strecke eliminiert. Unter Berücksichtigung von Produktionsformen (bspw. durchgängige Traktion) oder die Trassenverfügbarkeit könnte die Gotthard-Achse somit wieder eine echte Option für die Rola der Zukunft werden. Diese und weitere Überlegungen werden im Rahmen des Projektes durch RALpin in engem Kontakt mit dem Bundesamt für Verkehr vertieft. Die umfassende Arbeit wird das Fundament für entsprechende Anträge des Bundesrates an das eidgenössische Parlament liefern. Das Parlament wiederum wird im Folgejahr über die Zukunft der Rola entscheiden. Und der Zeitpunkt ist gut gewählt, feiert die Rollende Autobahn im Jahr 2021 doch ihr 20-jähriges Jubiläum. Eine gestandene Institution, die auch in Zukunft ihren Mehrwert in der Verlagerungspolitik einbringen will.

Und was läuft in Europa?

2018 wurden 39,6 Millionen Tonnen Waren im alpenquerenden Güterverkehr auf Strasse und Schiene durch die Schweiz transportiert. Ein grosser Teil davon erfolgte auf der Schiene. Ihr Anteil betrug 70,5 Prozent. Damit liegt die Schweiz im Vergleich mit anderen Alpenländern an der Spitze: In Frankreich wurden 2018 13,7 Prozent der Gütermenge auf der Schiene über die Alpen transportiert, in Österreich 27,9 Prozent.

Rail Cargo, Operator in Österreich, hat 2019 mit der Rollenden Landstrasse 151'274 LKW auf der Schiene transportiert und somit wesentlich zu einer sauberen Umwelt beigetragen.

DER «GLIEDERZUG» WAR PUBLIKUMSMAGNET

Die im Abstand von zwei Jahren stattfindende «transport logistic» war auch 2019 ein Magnet für alle Kenner aus der Logistikbranche. Über 2'300 Aussteller aus 64 Ländern präsentierten während vier Tagen ihre Produkte, Dienstleistungen und Lösungen auf einer Gesamtausstellungsfläche von rund 125'000 m². Auf rund 47 m² präsentierte auch die RAlpin AG ein weiteres Mal das Produkt der «Rollenden Autobahn». Am Stand konnten viele Kontakte gepflegt werden. So blieb für einmal – abseits des hektischen Tagesgeschäfts – auch genügend Zeit, sich mit Kunden zu unterhalten sowie mit Partnern und Lieferanten über Neuigkeiten oder Innovationen zu diskutieren. Diese persönlichen Kontakte tragen viel zum gegenseitigen Vertrauen bei und wurden beidseitig sehr geschätzt.

Die heute bei RAlpin AG im Betrieb stehenden Niederflur-Tragwagen gelangen in den nächsten fünf bis zehn Jahren ans Ende ihrer Lebensdauer. Die RAlpin AG plant, diese Wagen künftig durch neue innovative Wagen zu ersetzen. Eine mögliche Form könnte ein Niederflur-Gliederzug sein. Dieser erlaubt, pro Fahrt bei gleicher Zuglänge mehr Lastwagen zu transportieren, was zu einer substantziellen Verbesserung der Wirtschaftlichkeit führt. Gleichzeitig würde die Rola auch Lang-LKW offen stehen. Die Konzeption dieses Zuges ist erfolgt und die rein technische Machbarkeit ist gegeben.

Bereits zum zweiten Mal gastierte die «Rollende Autobahn» an der Logistikmesse «transport logistic» in München. Viele der rund 64'000 Messebesucherinnen und -besucher bestaunten im Juni 2019 die technische Innovation des Gliederzugkonzepts am Stand der RAlpin. Der Auftritt war ein Erfolg. Viele Kundenkontakte wurden gepflegt und Beziehungen mit Partnern vertieft.

Die Entwicklung des Rollmaterials trägt wesentlich zur Effizienz der Rola bei

Der von der RAlpin AG in Zusammenarbeit mit der österreichischen Rail Cargo Austria (RCA) entwickelte Gliederzug wurde im Modell ausgestellt. Er war klar der Anziehungspunkt für technisch Interessierte und Medienvertreter. Bevor nun über die Anfertigung eines Prototyps entschieden werden kann, müssen

vorerst weitere Herausforderungen angegangen werden. So bringt neues Rollmaterial nur einen effektiven Nutzen im Zusammenhang mit entsprechend ausgebauten Terminals und angepassten Einrichtungen für die Fahrzeuginstandhaltung in Deutschland und Italien. Sobald all diese Vorbereitungsarbeiten abgeschlossen sind und nach der Gesamtschau des Bundesrates auch die Ampeln der Politik auf «Grün» stehen, wird sich der Verwaltungsrat der RAlpin AG definitiv über eine Umsetzung entscheiden.









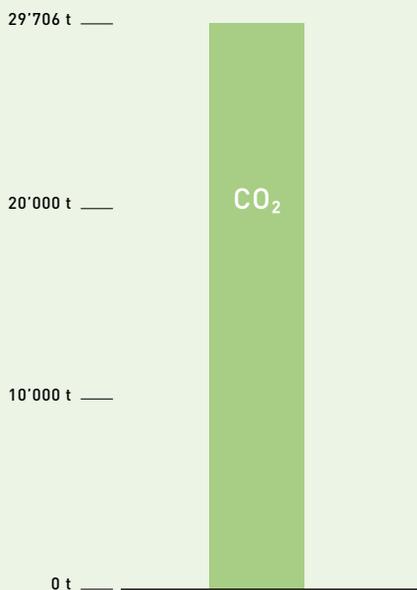
UMWELT UND VERKEHR

UMWELT

Insgesamt wurden im 2018 durch die Verlagerung von Lastwagen auf die Rola fast 30'000 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 5'605 Einwohnern.

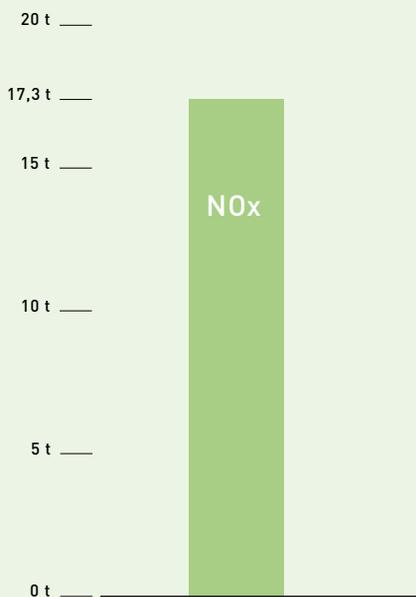


Einsparung CO₂



Einsparung CO₂ 2019: 29'706'201 kg

Einsparung Stickoxide



Einsparung Stickoxide 2019: 17'321 kg

Einsparung Feinstaub



Einsparung Feinstaub 2019: 866,07 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-geschaeftspartnerin/angebote-fuer-evus/energie/energiestrategie.html>)

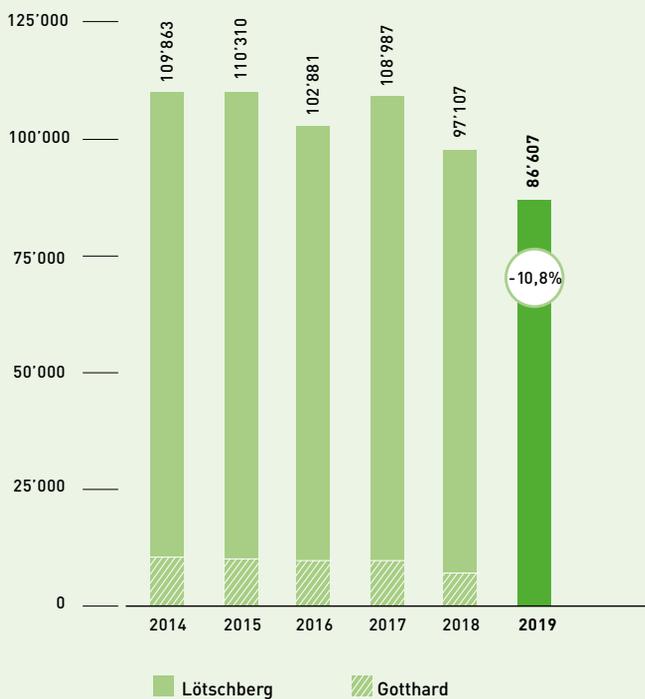
¹ Quelle: <http://www.bafu.admin.ch>

VERKEHR

86'607 LKW transportiert

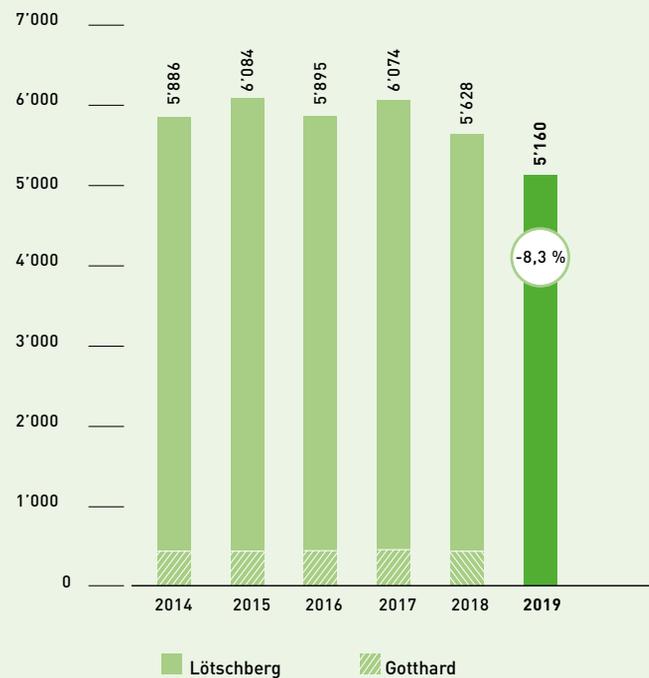


Sendungen



2019 wurden 86'607 Sendungen über die Lötscbergstrecke abgefertigt. Eine Sendung entspricht einem Sattel-/Anhängierzug oder Lastwagen.

Züge

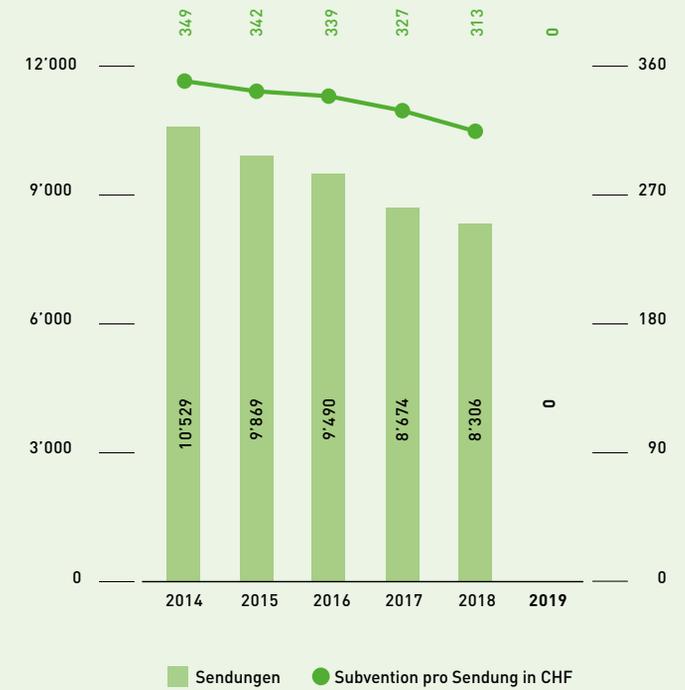


2019 hat RAlpin 5'160 Zugskompositionen abgefertigt.

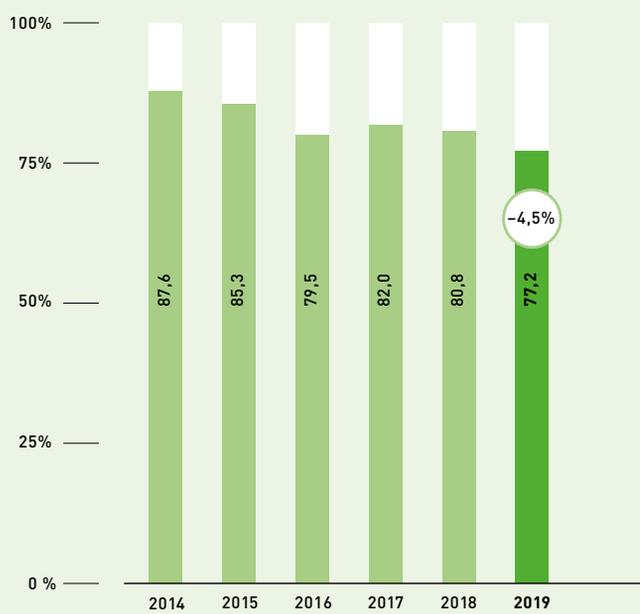
Sendungen/Subventionen FR-NO



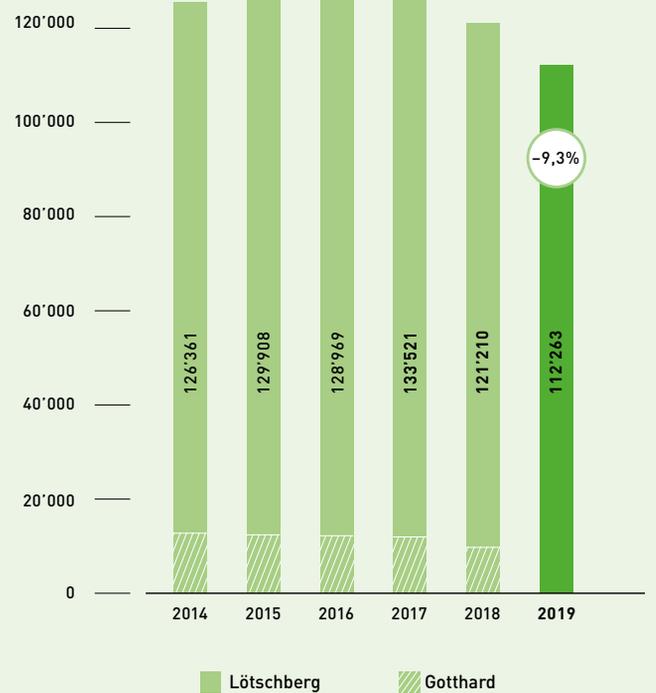
Sendungen/Subventionen BS-LUG



Auslastung



Stellplätze



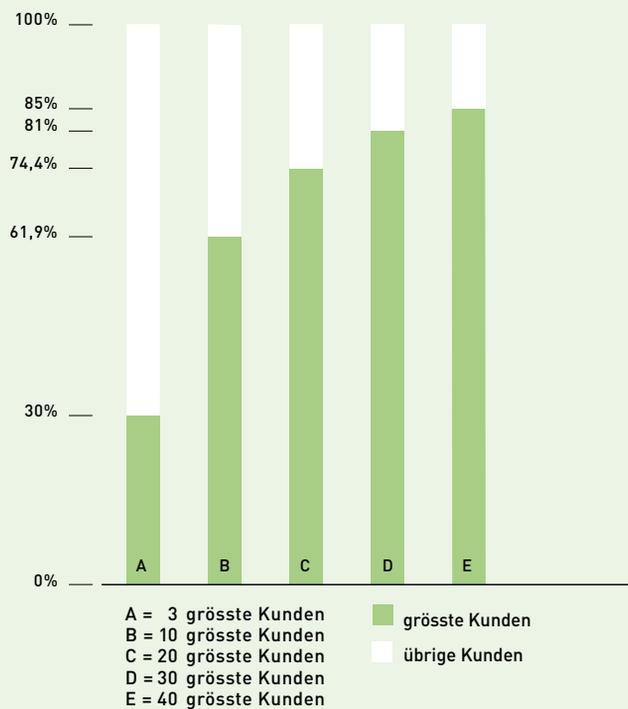
608'416'768 t*
Güter transportiert

*Netto-Netto-Tonnen-Kilometer



Beförderte Menge

Kundenauswertung



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

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





FINANZ REPORTING

BILANZ

AKTIVEN	Ref.	31.12.19 CHF 1'000	31.12.18 CHF 1'000
Bilanz zum Stichtagskurs 31.12.19		1.08743	
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		9'704	14'388
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		6'330	8'271
gegenüber Kunden (Dritten)		4'498	4'939
gegenüber Bundesamt für Verkehr (Dritten)		2'922	4'460
Delkredere		-1'090	-1'128
Übrige kurzfristige Forderungen		1'176	1'264
gegenüber Dritten		1'317	1'410
Delkredere		-141	-146
Vorräte		1'709	1'135
Radsatzkomponenten		2'359	1'698
Wertberichtigung		-649	-563
Aktive Rechnungsabgrenzungen		668	359
Total Umlaufvermögen		19'587	25'417
Anlagevermögen			
Finanzanlagen		65	67
Beteiligungen	8	27	28
Mobile Sachanlagen	1	444	124
Immaterielle Werte	1	1'298	1'680
Total Anlagevermögen		1'834	1'899
Total Aktiven		21'421	27'316

PASSIVEN		31.12.19	31.12.18
	Ref.	CHF 1'000	CHF 1'000
Fremdkapital			
Kurzfristiges Fremdkapital			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten		6'580	6'222
gegenüber verbundenen Gesellschaften		1'900	1'821
gegenüber Aktionären		3'582	3'331
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten		1'098	1'070
gegenüber BAV		192	75
gegenüber Dritten		192	75
gegenüber BAV		0	0
Passive Rechnungsabgrenzungen gegenüber Dritten	2	3'689	3'195
gegenüber verbundenen Gesellschaften		3'689	3'195
gegenüber Aktionären		0	0
gegenüber Aktionären		0	0
Total kurzfristiges Fremdkapital		10'461	9'492
Langfristiges Fremdkapital			
Rückstellungen	3	4'369	7'711
Total langfristiges Fremdkapital		4'369	7'711
Total Fremdkapital		14'830	17'203
Eigenkapital			
Aktienkapital		4'530	4'530
Gesetzliche Gewinnreserven		405	405
Freiwillige Gewinnreserven		1'736	5'258
Beschlussmässige Gewinnreserven		1'000	1'000
Gewinnvortrag		4'258	5'201
Jahreserfolg		-3'258	-537
Umrechnungsdifferenz		-264	-406
Eigene Kapitalanteile	4	-80	-80
Total Eigenkapital		6'591	10'113
Total Passiven		21'421	27'316

ERFOLGSRECHNUNG

01.01. BIS 31.12.

	Ref.	2019 CHF 1'000	2018 CHF 1'000
Erfolgsrechnung zum Durchschnittskurs 2019		1.11247	
Erträge netto		72'151	90'322
Transporterträge		52'467	59'147
Abgeltung Bundesamt für Verkehr		19'684	31'175
Gestehungskosten		-67'450	-82'968
Transportaufwand		-42'237	-48'841
Terminalaufwand		-2'503	-2'660
Miete Rollmaterial		-7'563	-13'342
Unterhalt Rollmaterial		-13'489	-15'977
Übriger Aufwand		-1'659	-2'148
Bruttogewinn		4'701	7'354
Personalaufwand		-3'205	-2'855
Übriger betrieblicher Aufwand		-4'305	-5'284
EBITDA		-2'809	-785
Abschreibungen Sachanlagen		-467	-361
EBIT		-3'276	-1'146
Finanzertrag		1	1
Finanzaufwand		-20	-13
Fremdwährungsergebnis	5	304	882
Ausserordentlicher Ertrag	6	122	-
Ausserordentlicher Aufwand	7	-306	-
EBT		-3'175	-276
Steuern		-83	-261
Jahreserfolg		-3'258	-537

GELDFLUSSRECHNUNG

	2019 CHF 1'000	2018 CHF 1'000
Jahreserfolg	-3'258	-943
Abschreibungen Sachanlagen	467	361
Veränderung Rückstellungen	-3'152	3'893
Veränderung Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1'700	1'628
Veränderung Vorräte	-627	210
Veränderung sonstige Forderungen und aktive Rechnungsabgrenzung	-281	2'643
Veränderung Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	581	-751
Veränderung kurzfristige Verbindlichkeiten und passive Rechnungsabgrenzung	738	-6'093
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	-3'832	948
Investitionen in Sachanlagen	-455	-124
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-455	-124
Rückzahlung Darlehen BAV	0	-649
Rückkauf eigener Kapitalanteile	0	-80
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	0	-729
Umrechnungsdifferenzen auf Flüssigen Mitteln	-397	-135
Veränderung Flüssige Mittel	-4'684	-40
Nachweis Fonds		
Flüssige Mittel per 1.1.	14'388	14'428
Flüssige Mittel per 31.12.	9'704	14'388
Veränderung Flüssige Mittel	-4'684	-40

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.

	31.12.19	31.12.18
Umrechnungskurs	1.08743	1.12544
Durchschnittskurs	1.11247	1.15487

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 rückforderbare 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 Teilprojekt Wagen.

Angaben zu Bilanzpositionen

1 Anlagespiegel

	Terminal Freiburg	Maschinen	Mobiliar	BW & 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 01.01.2018	6'044	1'676	122	153	-	7'995
Zugänge	-	-	-	-	124	124
Abgänge	-	-	-	-	-	-
Umrechnungsdifferenzen	-	-	-	-	-	-
Reklassifikationen	-	-	-	-	-	-
Stand 31.12.2018	6'044	1'676	122	153	124	8'119
Stand 01.01.2019	6'044	1'676	122	153	124	8'119
Zugänge	-	-	9	137	309	455
Abgänge	-	-	-	-	-	-
Reklassifikationen	-	-	-	-	-	-
Stand 31.12.2019	6'044	1'676	131	290	433	8'574
Kumulierte Wertberichtigungen						
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
Stand 01.01.2019	-4'364	-1'676	-122	-153	-	-6'315
Planmässige Abschreibungen	-332	-	-3	-22	-110	-467
Wertbeeinträchtigungen	-	-	-	-	-	-
Abgänge	-	-	-	-	-	-
Umrechnungsdifferenzen	-40	-	-	-	-10	-50
Reklassifikationen	-	-	-	-	-	-
Stand 31.12.2019	-4'736	-1'676	-125	-175	-120	-6'832
Nettobuchwert per 31.12.2018	1'680	-	-	-	124	1'804
Nettobuchwert per 31.12.2019	1'308	-	6	115	313	1'742

Angaben zu Bilanzpositionen

	31.12.19	31.12.18
	CHF 1'000	CHF 1'000
2 Passive Rechnungsabgrenzungen		
Transitorische Passiven	602	331
Abgrenzung Terminalkosten Freiburg	0	518
Abgrenzungen Steuern	93	642
Kurzfristige Rückstellungen (Ferrobonus)	2'994	1'704
Total	3'689	3'195
3 Langfristige Rückstellungen		
Rückstellungen aperiodischer Grossunterhalt	999	3'172
Rückstellungen Übernahme Teile Lager BLS	406	421
«Rola 2020» Bau Prototyp	2'719	2'592
Teilprojekte «Rola 2020»		
Rücklage Entwicklung	0	234
RCW Finanzierung	245	254
Terminal Süd	0	283
Unternehmensberatung	0	338
Restarbeiten TP Wagen	0	417
Total	4'369	7'711
Stille Reserven		
Auflösung	4'501	-

Angaben zu Erfolgsrechnungspositionen

	2019	2018
	CHF 1'000	CHF 1'000
4 Eigene Kapitalanteile		
Rückkauf 30 Aktien (TEUR 70) per 07.06.2018 von Mercitalia zum Tageskurs 1.15871	80	80
5 Fremdwährungsergebnis		
Währungserfolg aus monatlichen Kursanpassungen	304	882
6 Ausserordentlicher Ertrag		
2019: Auflösung Rückstellung Qualität aus 2017	122	0
7 Ausserordentlicher Aufwand		
2019: Steuern, 2017 Entgleisung, 2016 & 2017 Abr GmbH, 2018 Nebenkosten	-306	0

Weitere Angaben

Die Gesellschaft beschäftigt im Jahresdurchschnitt weniger als 50 Vollzeitangestellte.

	2019	2018
	CHF 1'000	CHF 1'000
Leasingverpflichtung		
Credit Suisse (5 Begleitwagen)	6'950	0
ZKB (Drucker)	9	0
Restbetrag der Mietverpflichtungen		
Büroräumlichkeiten, Werkstatt	2'187	2'112
Honorar Revisionsstelle		
Revisionsdienstleistungen	37	37
Steuerdienstleistungen	10	10
8 Wesentliche Beteiligungen		
RApin Deutschland GmbH (gegründet im Mai 2015)		
Sitz: Basler Strasse 115, DE-79115 Freiburg im Breisgau		
Kapital-/Stimmanteil	100%	100%

ANTRAG AN DIE GENERALVERSAMMLUNG

Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung über die Verwendung des Bilanzgewinnes

	2019 CHF 1'000	2018 CHF 1'000
	Antrag des Verwaltungsrates	Beschluss der Generalversammlung
Zur Verfügung der Generalversammlung		
Gewinnvortrag	4'258	5'201
Jahreserfolg	-3'522	-943
Total	736	4'258
Verwendung		
Dividende	0	0
Zuweisung gesetzliche Gewinnreserve	0	0
Vortrag auf neue Rechnung	736	4'258
Total	736	4'258

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 beschäftigt per Ende Geschäftsjahr 22 Mitarbeitende, entspricht 21,2 Vollzeitstellen.

Aussergewöhnliche Ereignisse

Im Berichtsjahr 2019 sind keine aussergewöhnlichen Ereignisse zu verzeichnen.

Forschungs- und Entwicklungstätigkeit

Im Zusammenhang mit dem Projekt «Rola 2020» wurde 2019 die Neuentwicklung von innovativen Gliederzug-Wagen weitergeführt. Weitere Schritte, wie beispielsweise der Bau eines Prototyps, werden erst ausgeführt, wenn im Rahmen der zu erarbeitenden Gesamtschau der Beweis für die Wirtschaftlichkeit erbracht werden kann.

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
Schanzenstrasse 4a
Postfach
CH-3001 Bern

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

An die Generalversammlung der
RALpin AG, Olten

Bern, 16. April 2020

Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der RALpin AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang (Seiten 34 bis 35), für das am 31. Dezember 2019 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 2019 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 ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ernst & Young AG

Olivier Mange
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Stefan Schmid
Zugelassener Revisionsexperte

Beilage

- ▶ Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung und Anhang)



Olten



ORGANISATION

TEAM



Ludwig Näf
CEO



Hans-Peter Röthlisberger
CFO



Marco Pirovano
Head of Operations



Israel Diaz
Asset Management



Belinda Grufeneder
Head of Management Support



Pascal Jaussi
Operations



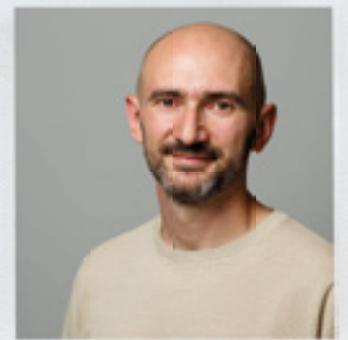
Fabian Mani
Specialist IT Services



Daniel Aerni
Head of Wheelset Workshop



Andreas Ballmann
Wheelset Workshop



Anatol Batt
Wheelset Workshop



Rakip Ljatifi
Wheelset Workshop



Raphael Wild
Corporate Communication



Simone Croci Torti
Head of Marketing, Sales & Dispatching



Lars Asmus
Managing Director



Corinne Moser
Asset Management



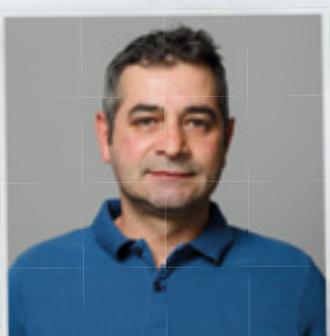
Flavia Polimeni
Finance



Daniel Schaltegger
Asset Management



Vanessa Vallezza
Assistant Management Support



Giovanni Chiarito
Wheelset Workshop



Robert Lange
Wheelset Workshop



Mohamed Razeek
Wheelset Workshop



Ralf Suter
Wheelset Workshop



Urs Wagner
Wheelset Workshop

VERWALTUNGSRAT



Erwin Rutishauser
Chairman of the Board



Nicolas Perrin
Vice chairman of the Board
CEO SBB Cargo AG



Sven Flore
Member of the Board
CEO SBB Cargo International



Bernard Guillelmon
Member of the Board
CEO BLS AG



Bernhard Kunz
Member of the Board
CEO Hupac SA



Dr. Dirk Stahl
Member of the Board
CEO BLS Cargo AG



Michail Stahlhut
Member of the Board
CEO Hupac Intermodal SA

KONTAKT

RAlpin AG

Römerstrasse 3
4601 Olten
Schweiz
T +41 58 822 88 88
info@ralpin.com
www.ralpin.com

Sales & Dispatching

Viale R. Manzoni 6
6830 Chiasso
Schweiz
T +41 58 822 88 22
dispo@ralpin.com

Impressum:

Realisation & Redaktion Raphael Wild, RAlpin, Olten
Gestaltung P'INC. AG Communication Design, Langenthal
Fotografie Daniel Sutter, Zürich (Seiten 38-41);
Contrastart GmbH, Burgdorf

