

Schienen- güterverkehr mit Zukunft

Félix Weber & Philipp Kastberger | SBB Cargo
12.05.2026, Forum ÖV-Planung



Unsere Kunden wissen, was sie von uns brauchen

Bahnrelevante Schwerpunkte aus Sicht Migros Online (Logistik)

Fokus: Stabiler und robuster Inbound über die Bahn:

- Hohe Zuverlässigkeit und Planbarkeit der Zugankünfte als Basis für einen stabilen Betrieb
- Bahn als integraler Bestandteil des Inbound-Konzepts, nicht nur als Ergänzung zum LKW

Optimierung Anlieferzeiten (Slot- & Taktorientierung)

- Klare, verbindliche Zeitfenster (Slots) für Bahnankünfte
- Abstimmung von Zugankünften auf operative Zeitfenster im Logistikzentrum
- Minimierung von Vorlauf-, Warte- und Standzeiten nach Ankunft

Kapazitätsmanagement bei Peaks

- Skalierbare Bahnösungen bei saisonalen Spitzen (z. B. Aktionen, Q4-Peak)
- Transparenz zu kurzfristig verfügbaren Bahnkapazitäten
- Frühe Abstimmung und gemeinsame Planung von Peak-Szenarien (SBB ↔ Migros Online)



FAST JEDE ZWEITE STELLE

Eine Radikalkur für die Gütersparte der Bahn

DB Cargo will über 6.000 Stellen streichen

Stand: 19.02.2026 • 10:22 Uhr

Weil die SBB Cargo sich aus Widnau zurückzog: Güterverkehr in der Ostschweiz auf dem Abstellgleis

Die Menge der transportierten Güter auf der Schiene ist in den letzten zehn Jahren um rund ein Drittel zurückgegangen. Das hat Auswirkungen auf den Terminal des kombinierten Verkehrs in Widnau.

ÖBB-Güterverkehr Rail Cargo fährt noch höhere Verluste ein

Bundesbahnen halten an Terminal-Aufgabe fest

Im Zuge der Neuausrichtung des Schienengüterverkehrs

Rettenversuch mit Subventionen

Bund gibt SBB Cargo eine Millionen-Finanzspritze

Der Transportbereich der SBB ist hochdefizitär. Nun erhalten die SBB für die nächsten vier Jahre 260 Millionen vom Bund. Die grosse Frage: Kann das Geschäft damit neu aufgestellt und gerettet werden?

Publiziert: 08.12.2025 um 15:30 Uhr | Aktualisiert: 08.12.2025 um 16:28 Uhr

»» FUNKE | Meinung | Weniger Schienenverkehr?

Klimaschutz predigen, Schiene kürzen: Fataler Sparkurs bei DB Cargo

Radikaler Sparkurs

+ Wie der neue DB-Cargo-Chef sein Unternehmen vor der Zerschlagung retten will



Wie schaffen wir das?

Gestern. Heute. Morgen?

-
- 1 **Basics Schienengüterverkehr**
Nachfrage, Verkehrsarten und Wechselspiel mit anderen Verkehrsträgern

 - 2 **Was bisher geschah**
Wie der Güterverkehr zu seiner Situation kam

 - 3 **Was wir aktuell tun**
Die Strategie von SBB Cargo

 - 4 **Was wir von der Planung brauchen**
Anforderungen an Infrastruktur- und Fahrplanentwicklung



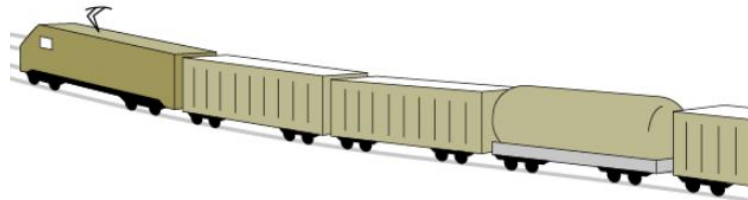
Basics Schienen- güterverkehr

Nachfrage, Verkehrsarten und Wechselspiel mit anderen
Verkehrsträgern

Die Nachfrage wächst und verändert sich

+31%

Güterverkehr (Tonnenkilometer)



37% ↗ 39%
Anteil Schiene

63% ↘ 61%
Anteil Strasse



+58%

Lieferwagen (Fahrzeugkilometer)

Nachfrageentwicklung

In aktuellen Szenarien des ARE wird von einem **Wachstum** des Güterverkehrs ausgegangen. Die Nachfrage steigt vor allem rund um **urbane Zentren sowie Logistik-Hubs**.



Kehricht & Recycling: Starkes Wachstum aufgrund Bevölkerungszunahme und Kreislaufwirtschaft



Bauleistungen: Nachverdichtung und Bevölkerungswachstum führen zu hoher Nachfrage bei Ver- und Entsorgung für Baustellen



Energie & Industrie: Rückgang bei Transport fossiler Energieträger; Neue Verkehrsströme für Industrie (Holzprodukte, CO₂, H₂)



Post & Stückgut: Überproportional hohes Wachstum, insbesondere bei Import sowie Feinverteilung im urbanen Raum



Lebensmittel & Einzelhandel: Versorgung wachsender Bevölkerung erfordert zusätzliche Verkehre, insb. Im urbanen Raum



Land- und Forstwirtschaft: Hoher Druck auf land- und forstwirtschaftliche Flächen führt zu stagnierender Nachfrage

Was wollen unsere Kunden?



Rasch & effizient

Kostengünstig

MIGROS

CAMION TRANSPORT



FELDSCHLÖSSCHEN

Part of the Carlsberg Group

swissmill
Die Schweizer Getreidemühle.

Lonza

Eberhard

fenaco

JURA ///
materials

HOLCIM



PLANZER



PISTOR



Swiss Steel
Group

vigier

Verschiedene Angebote für verschiedene Bedürfnisse



Rasch & effizient

Kostengünstig

EWLV

Express-Netz

- Nachtsprung
- Verbindung der wichtigsten Logistikhubs in der Schweiz

NextDay Netz

- «A-B»-Bedienung
- Schweizweites Angebot

Ganzzug

Kundenlösung Express

- Angebote je nach Bedürfnis der Kunden
- Z.B. Post-Netz, Pistor

Kombinierter Verkehr

- Schnelle Linienzüge im kombinierten Verkehr
- CombiLink

Kundenlösung Standard

- U.a. Aushub- und Kiestransporte
- CO₂- und Öltransporte

Schiene als Teil des Gesamtsystems Gütertransport

Eigenschaften verschiedener Verkehrsträger bei «perfekten» Rahmenbedingungen



Lastenräder & Ähnliche



Lieferwagen und LKW



Eisenbahn



Sehr kurze Distanzen

Kurze und mittlere Distanzen

Mittlere und lange Distanzen



Gering

Gering bis Mittel

Hoch bis Sehr hoch



Sehr gute Erreichbarkeit

Gute Erreichbarkeit

Mittel bis Niedrige Erreichbarkeit



Kleine / Leichte Transporte in beengter Umgebung (z.B. Altstädte)

Unregelmässige / zeitkritische Verkehre mit kleinem bis mittleren Volumen

Regelmässige und/oder gross-volumige Verkehre



Niedrige Last pro Fahrer:in

Strassenabnutzung, Sicherheit, (CO2)

Hohe Kapitalkosten, Inflexibilität

Was brauchen wir, um diese Anforderungen zu erfüllen?



Schnelle Anpassungsfähigkeit an Kundenbedürfnisse



Effiziente Ressourcennutzung



Leistungsfähige Güterverkehrsanlagen & Trassen



Politische Unterstützung (Level Playing Field)



Was bisher geschah

Wie der Güterverkehr zu seiner Situation kam

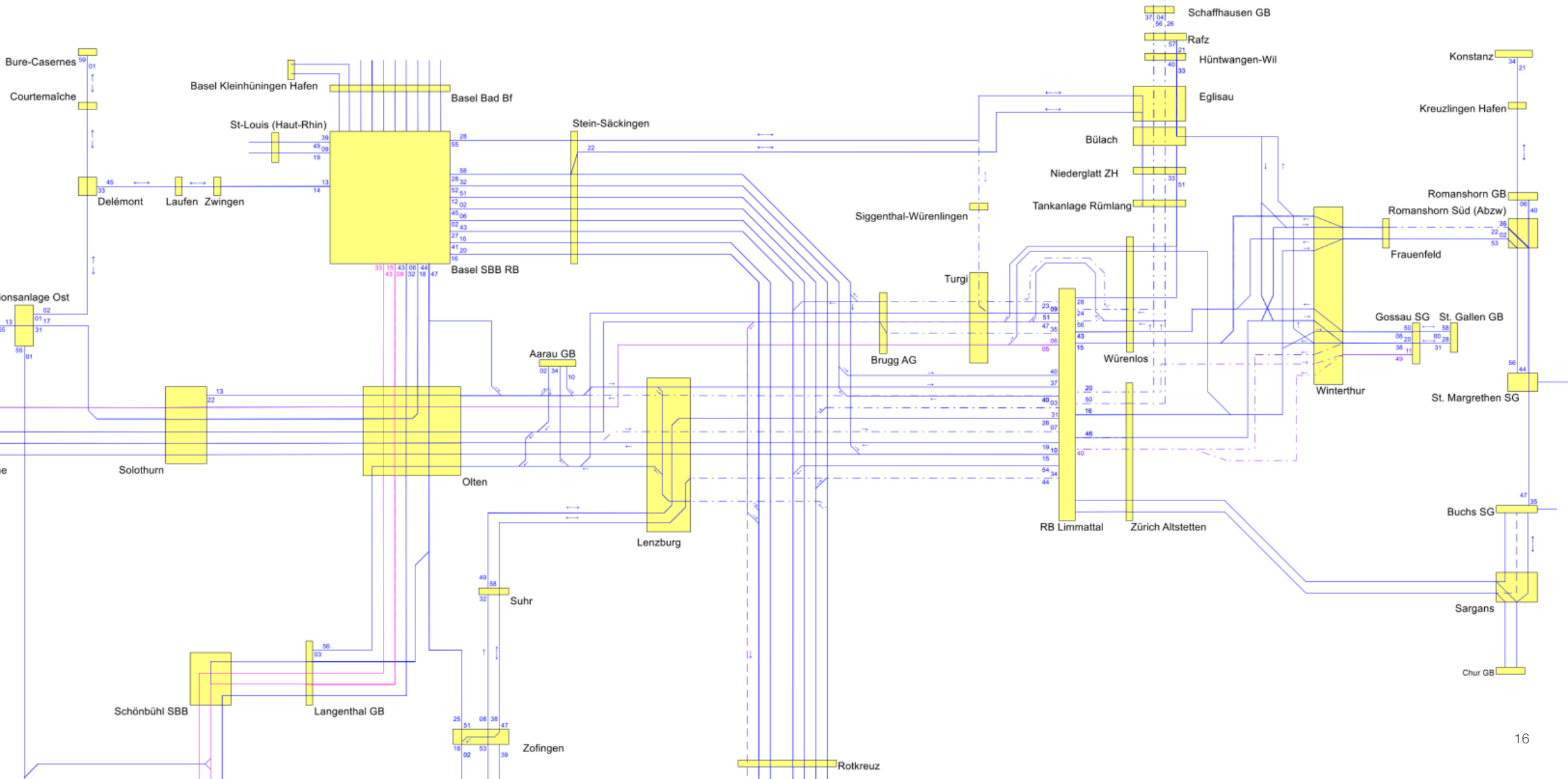
Der Schweizer Taktfahrplan. Viel gelobt, aber mit Schattenseiten



Die Schweizer Planungskultur ist auf langfristig planbare Kapazitätsbedürfnisse ausgerichtet



Systemtrassen als Kompromiss



Systemtrassen sichern Kapazität. Synchronisationszeit reduziert aber Ressourceneffizienz

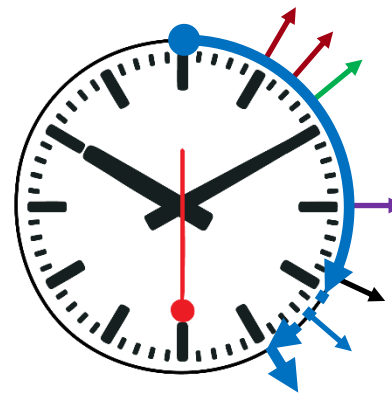
Beispiel: Bedienung mit 20 Minuten Zeitbedarf

Taktfahrplan '82



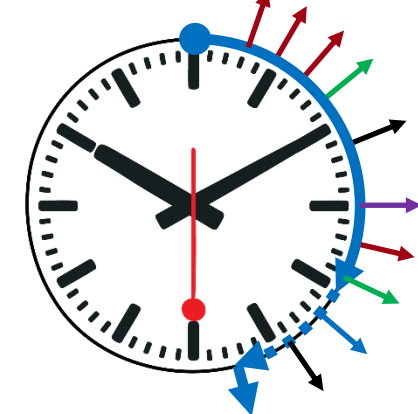
- Keine Wartezeit
- Keine Systemtrasse nötig

Bahn2000



- 3 Minuten Wartezeit
- Systemtrassen tlw. nötig

Weiter wie bisher



- **8 Minuten Wartezeit**
- **Systemtrassen zwingend nötig**

Aber auch SBB Cargo ist nicht unschuldig





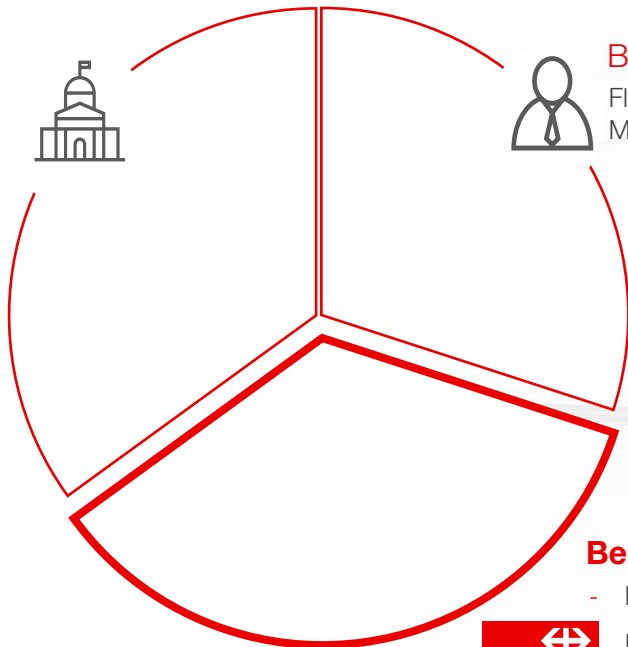
Was tun
wir aktuell?

Ganzheitliche Weiterentwicklung SBB Cargo

Beitrag Bund
Abgeltungen und
Investitionsbeiträge



Beitrag Kunde
Flexibilisierung Produktionsmodell,
Mengenzusagen und Preiserhöhungen



Beitrag SBB
- Neue Produktionsmodelle
 Investitionen in neues Rollmaterial

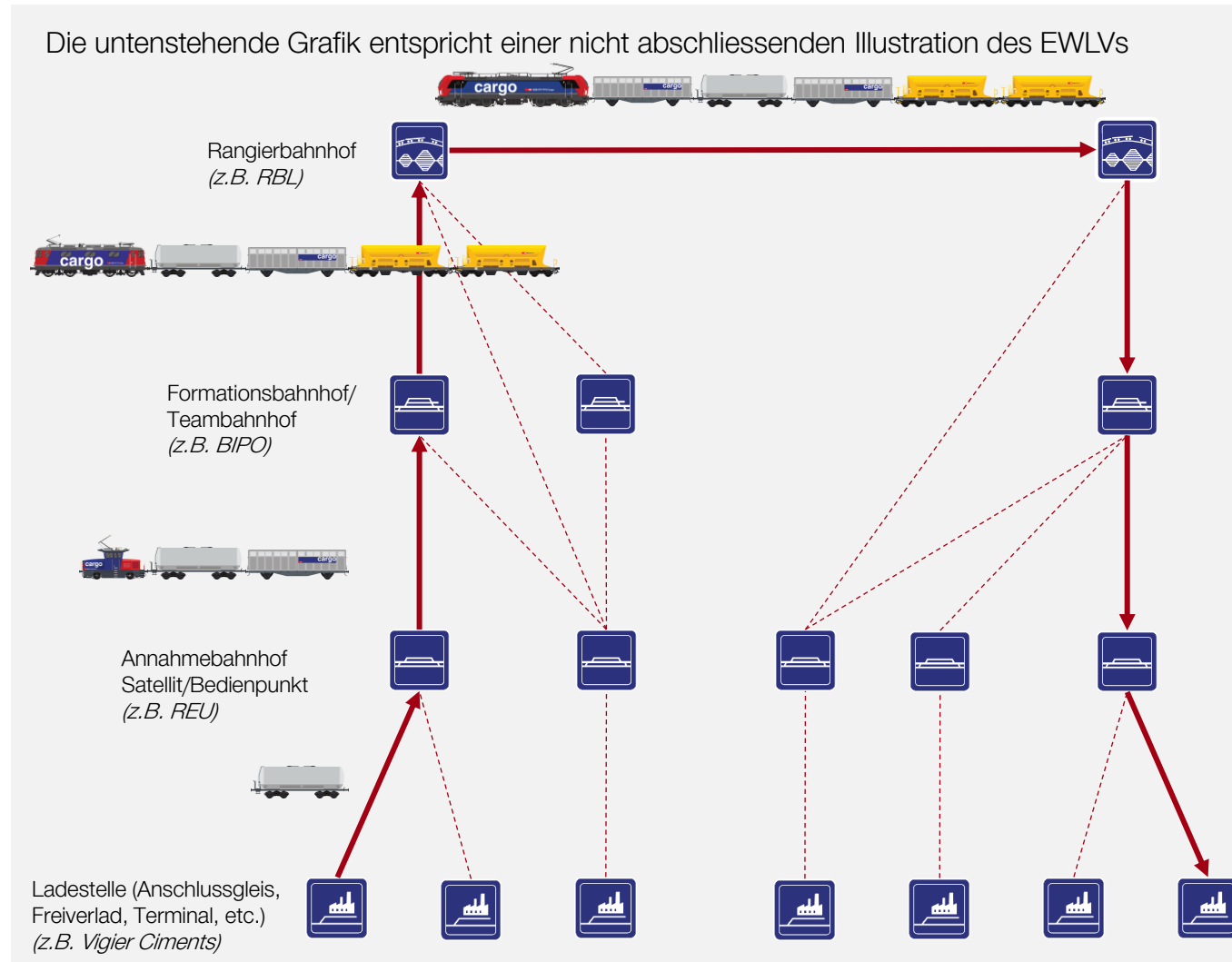


Schlanke
Prozesse

Leistungsorientierte
Kultur

Umsetzungsstarke
Organisation

Funktionsweise und Charakteristiken im EWLTV.



Neues Produktionsmodell EWLV

Integrierte Entwicklung mehrerer Hebel zur Steigerung von Wirtschaftlichkeit und Attraktivität



Hebel Zeit: Bündelung und Glättung der Transporte



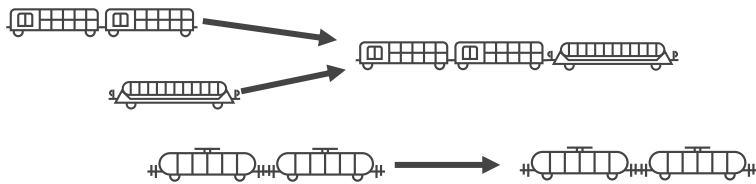
Hebel Rollmaterial: Effizientere Ressourcennutzung



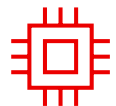
Hebel Netzwerklogik: Optimierte Bedienung im Netz

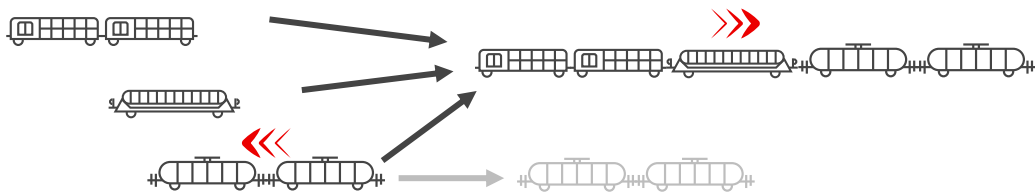
Hebel Zeit: Bündelung und Glättung der Transporte

1. Sendungsbündelung



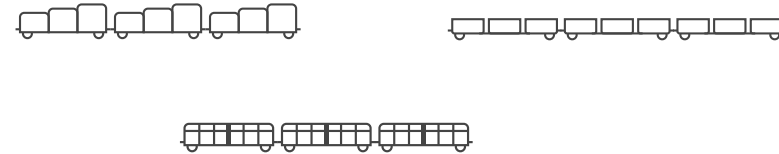
Bisher: Um alle Sendungen zu transportieren, werden zwei Züge zur Weiterfahrt benötigt.

 Nutzt **zeitliche Flexibilität der Sendungen**, um **Zugkilometer und Rangierungen zu minimieren**.



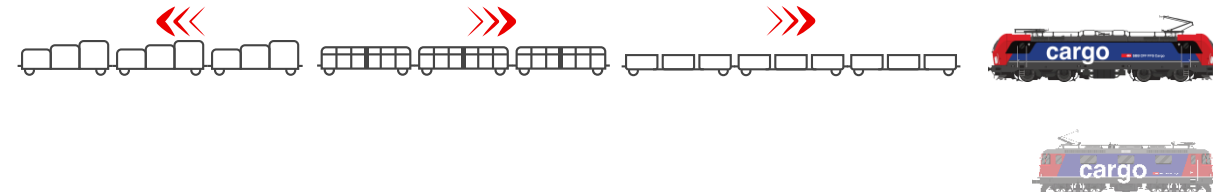
Ab 12/26: Durch die Verschiebung von Zugsegmenten, reicht ein Zug zur Weiterfahrt.

2. Lokumlaufoptimierung



Bisher: Für die 3 Züge werden 2 Lokumläufe benötigt.

 Nutzt die **zeitliche Flexibilität der Züge**, um die Anzahl notwendiger **Streckenloks zu minimieren**.



Ab 12/26: Durch zeitliche Verschiebung reicht 1 Lokumlauf für alle 3 Züge.

Hohe Anforderungen an **Kapazität, Geschwindigkeit und Flexibilität** von Trassen, um Hebel optimal zu nutzen

Hebel Rollmaterial: Synergien zw. Loktypen schaffen

Neue Streckenlok:

- 160 km/h
- 6400 kW Leistung
- Last-Mile-Modul (Batterie)
- Funkfernsteuerung

Neue Rangierlok

- 120 km/h
- Ausreichend Zugkraft für leichte Nahgüterzüge
- Leistungsfähiges Last-Mile-Modul für längere Einsätze abseits der Fahrleitung (Batterie)

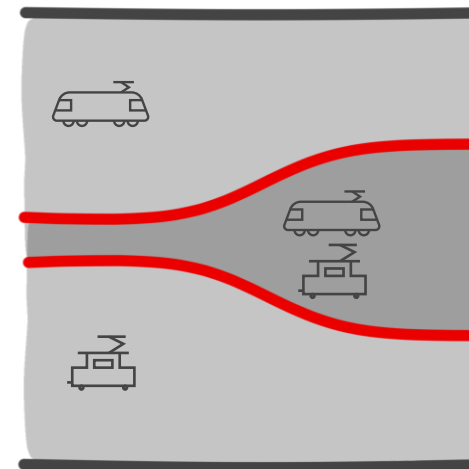
Ermöglicht Flexibilisierung der Einsatzgebiete

- Wechselseitiger Einsatz
- Reduzierter Ressourcenaufwand



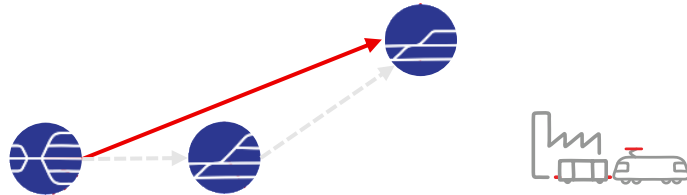
Status Quo

Neue Flotte



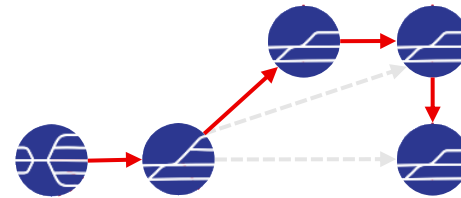
Hebel Netzwerklogik

Zustellung mit Last-Mile-Streckenlok



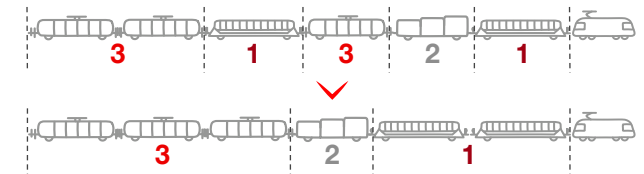
Einsparung von Rangierlokomotiven durch Bedienung von Ladestellen mit Streckenloks mit Last-Mile-Modul.

Bedienung mit Ringzügen



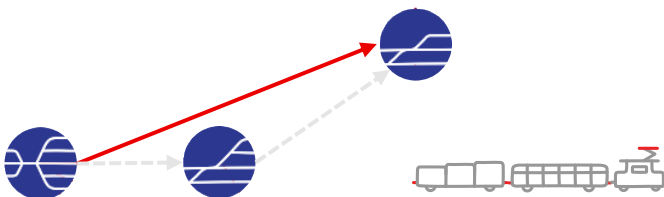
Effizientere Bedienung mehrerer Bedienpunkte durch Anbindung mit Linienzügen (Ringzug).

Vorsortierung im Rangierbahnhof



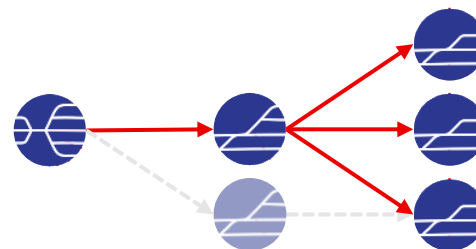
Wirtschaftliche Zugbildung in effizienten Anlagen, verstärktes Vorformieren in Rangierbahnhöfen.

Streckenfahrt mit Rangierlok



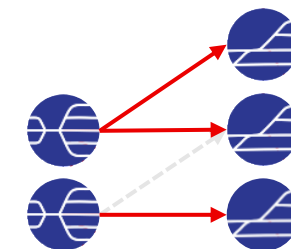
Minimierter Streckenlokbedarf durch Nutzung von Rangierloks für leichte Nahgüterzüge.

Zentralisierung Teambahnhöfe



Minimierter Ressourcenbedarf durch Zentralisierung von Formationen.

Rangierbahnhöfe optimal auslasten

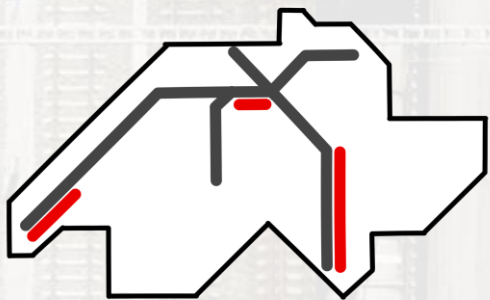


Optimale Auslastung der Rangierbahnhöfe durch Anpassung der Rangierbezirke.



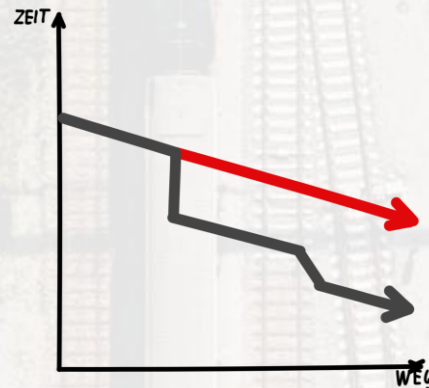
Anforderungen an Infrastruktur und Fahrplan

Drei Stossrichtungen dienen als Orientierung in der Langfristplanung



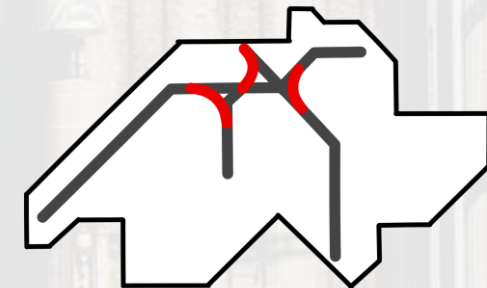
Kapazität steigern

Nachfragesteigerung aufgrund wachsender Bevölkerung abdecken



Fahrzeit verbessern

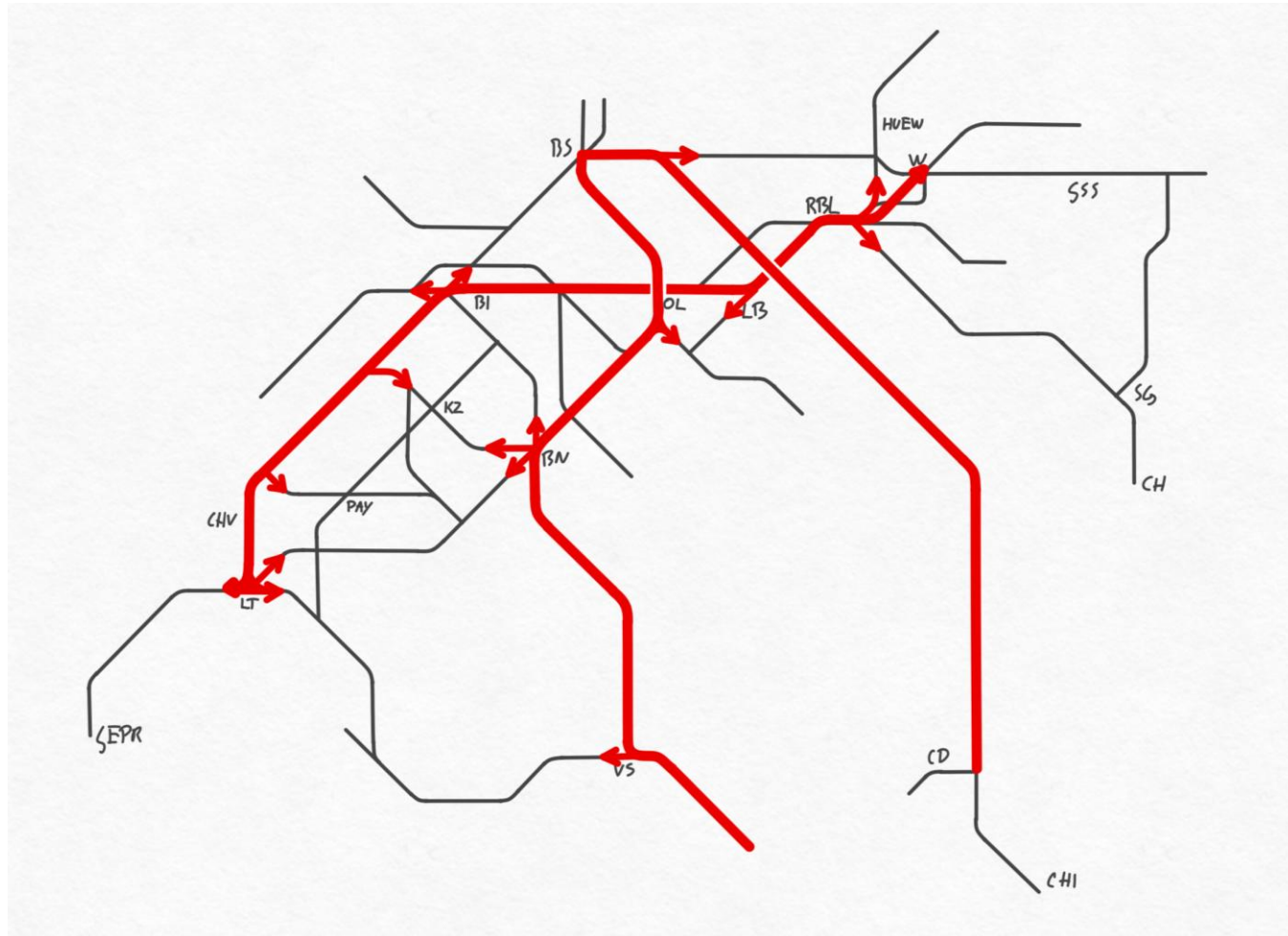
Attraktive & effiziente Angebote von Ladestelle zu Ladestelle



Flexibilität erhöhen

Ein anpassungsfähiges System, dass auf neue Kundenbedürfnisse reagieren kann

Häufiger die Bedürfnisse einer wachsenden Bevölkerung abdecken

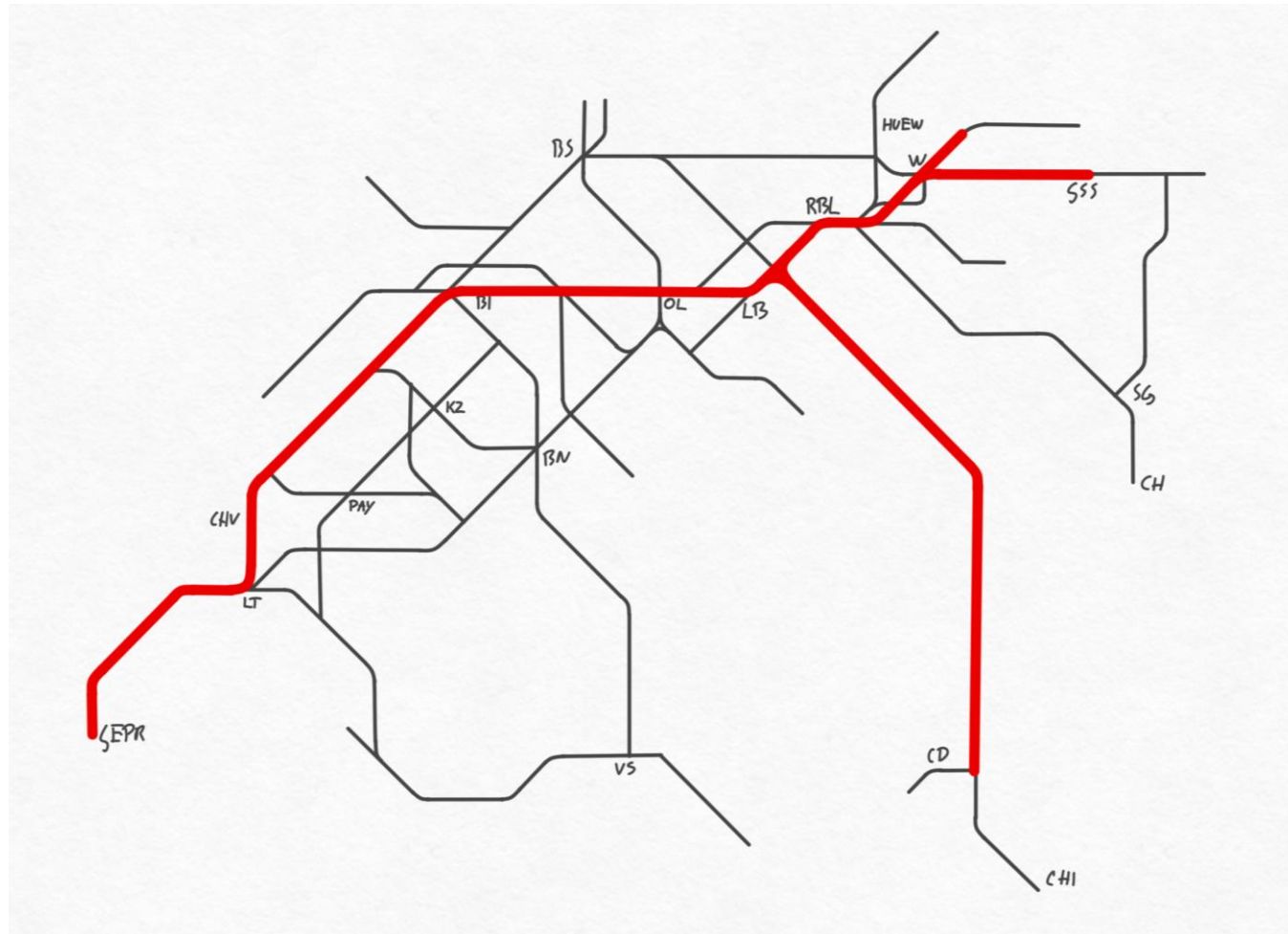


Auf den Hauptachsen ermöglichen 6-10 Trassen pro Stunde und Richtung eine effiziente Bündelung der Warenströme



Schweizweit sichert ein flächendeckendes Trassen-Grundangebot die Anbindung an den Schienengüterverkehr

Schneller, um attraktiv für die Schweizer Wirtschaft zu sein



Die Fahrzeiten im Expressnetz sind konkurrenzfähig geg. LKW

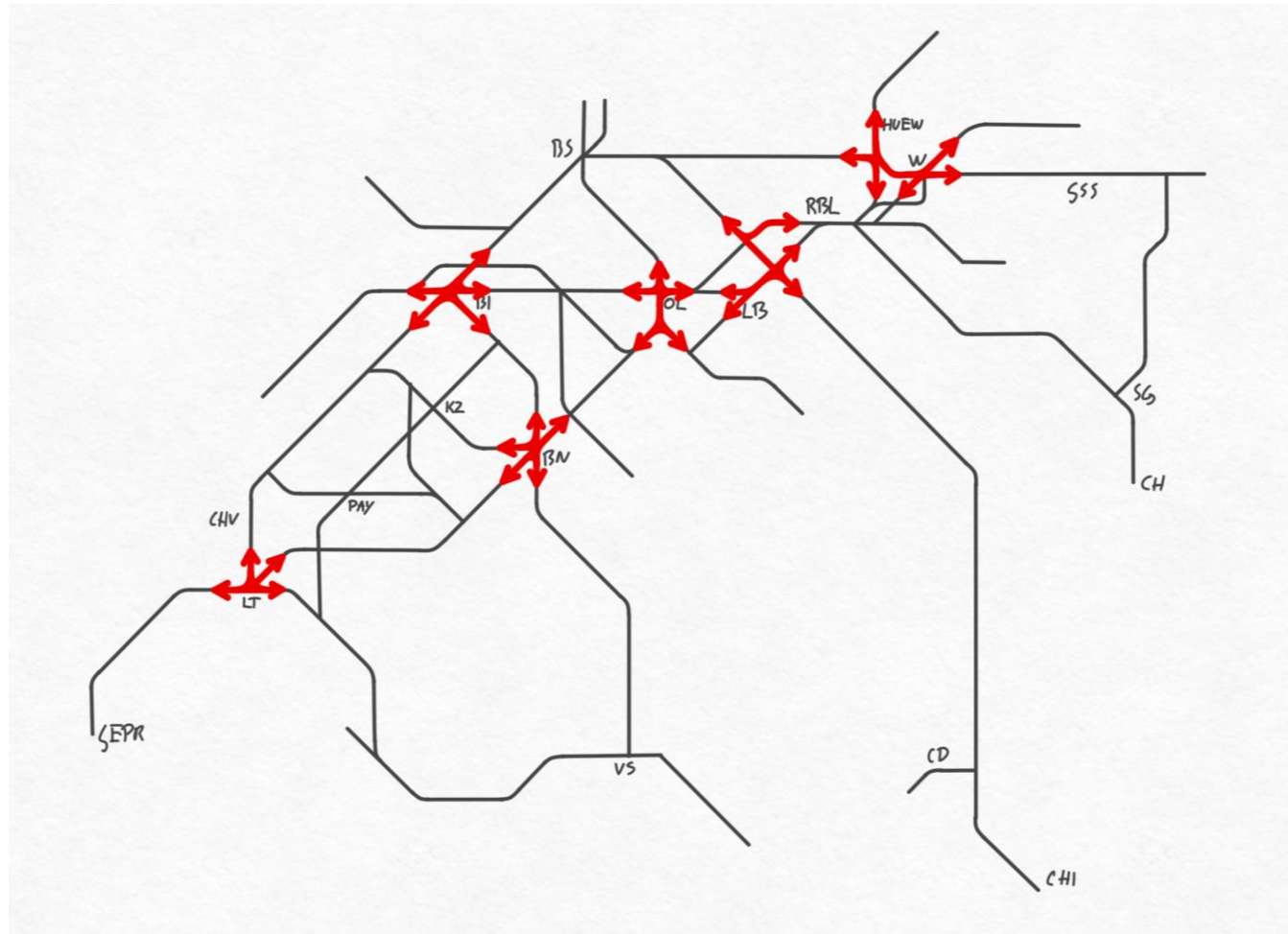
- min. \varnothing 90 km/h Hauptachsen
- min. \varnothing 80 km/h Ergänzungsnetz



Das Standardnetz ist innerhalb bestehender Parameter auf effiziente Umläufe optimiert

- min. \varnothing 75 km/h Hauptachsen
- min. \varnothing 60 km/h Nebennetz

Flexibler, um sich an zukünftige Nachfrageveränderungen anzupassen



Trassen werden als integriertes System mit flexiblen & nahtlosen Wechselmöglichkeiten geplant. Wartezeiten fallen möglichst weg.



Grosse Bedienpunkte sind von allen Systemtrassen erreichbar. Kleine Bedienpunkte sind flexibel mit EWLK-Ringzügen und 1x/h konventionell erreichbar

... und schaffen so Rahmenbedingungen, mit denen der
SGV seinen Aufgaben nachkommen kann.

- Neues Rollmaterial
- Optimierte Betriebskonzepte
- Häufigere, schnellere und flexiblere Trassen

Für Wirtschaft, Bevölkerung und Umwelt