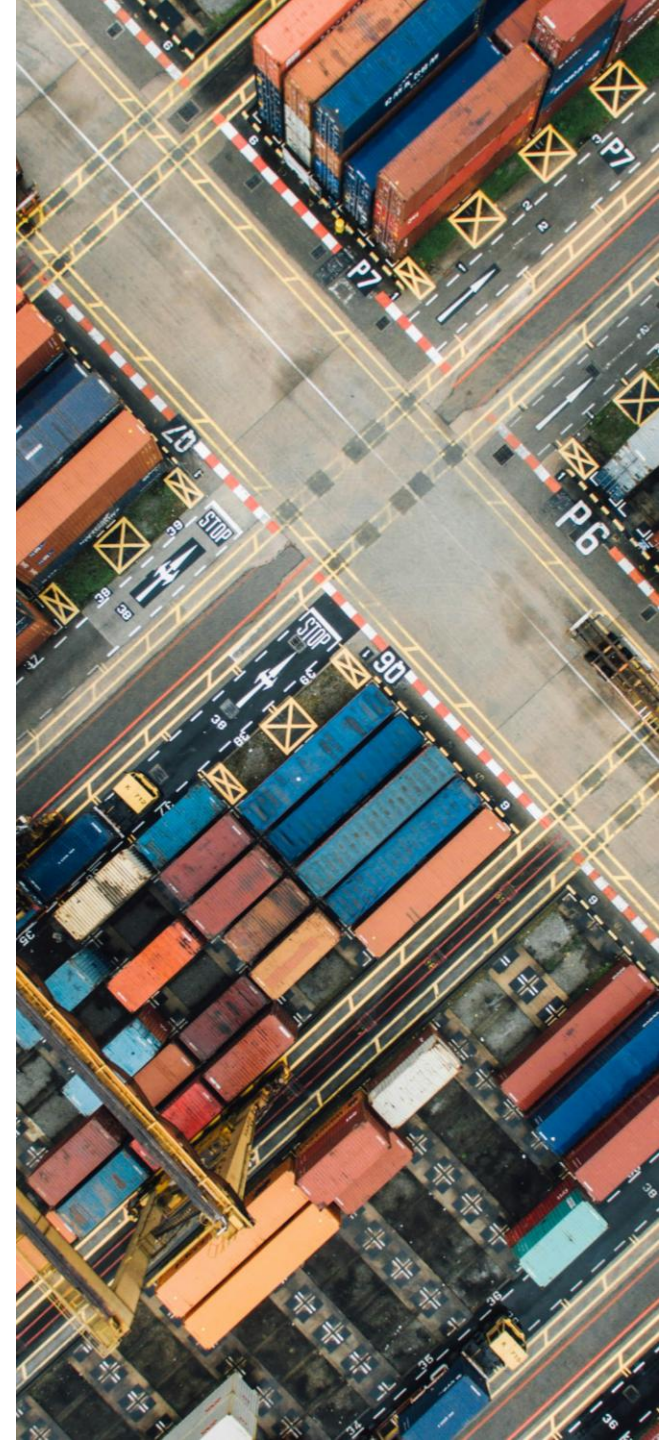


VAP FORUM GÜTERVERKEHR 2026

# Szenarioanalyse Schienengüterverkehr Wohin geht die Reise?

Anne Greinus

12. Mai 2026



# Agenda

## Unsere Reise

 Wie entwickelte sich der Schienengüterverkehr bis 2024?

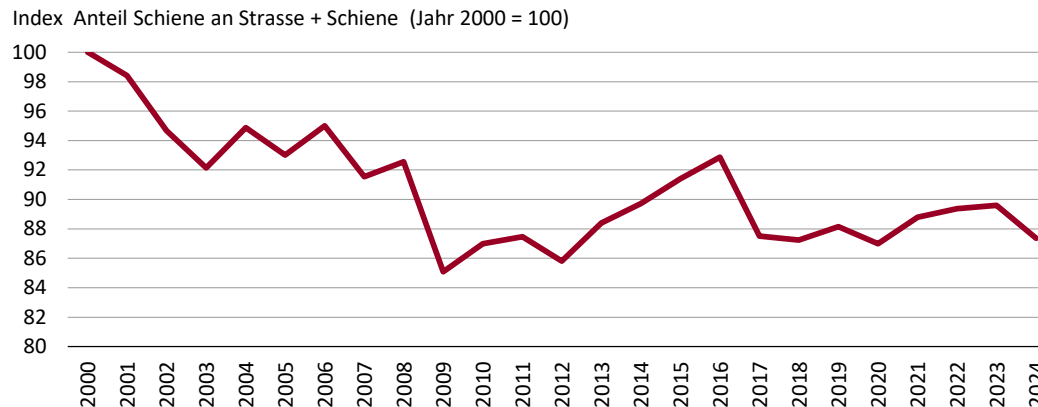
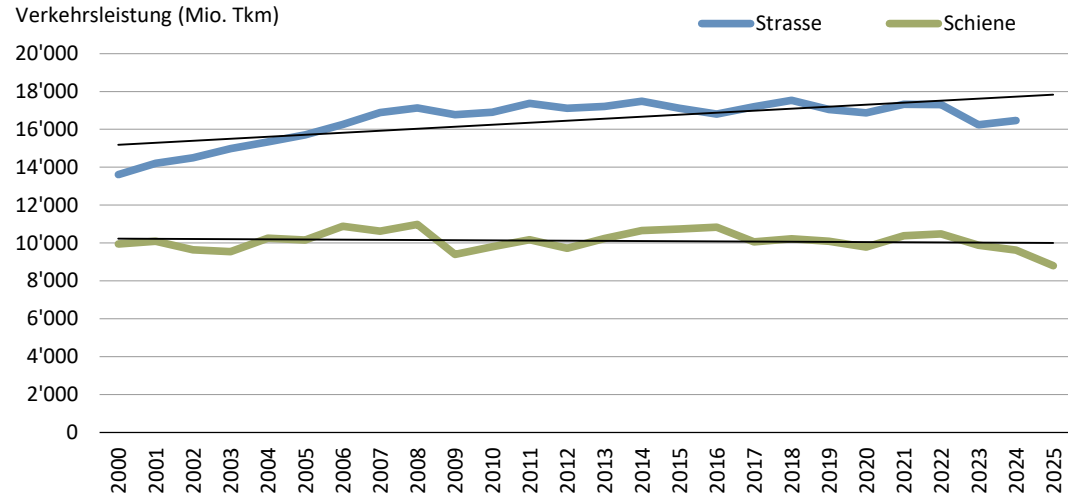
 Wie sehen die aktuellen Herausforderungen aus und wie wird die kurz- bis mittelfristige Zukunft beurteilt?

 Wie sieht die längerfristige Zukunft aus?



# Ein Rückblick

## Die Verkehrsleistung im Landverkehr stieg zwischen 2000 und 2024 um 11%.



**Der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr sank zwischen 2000 und 2025 um 11%.**

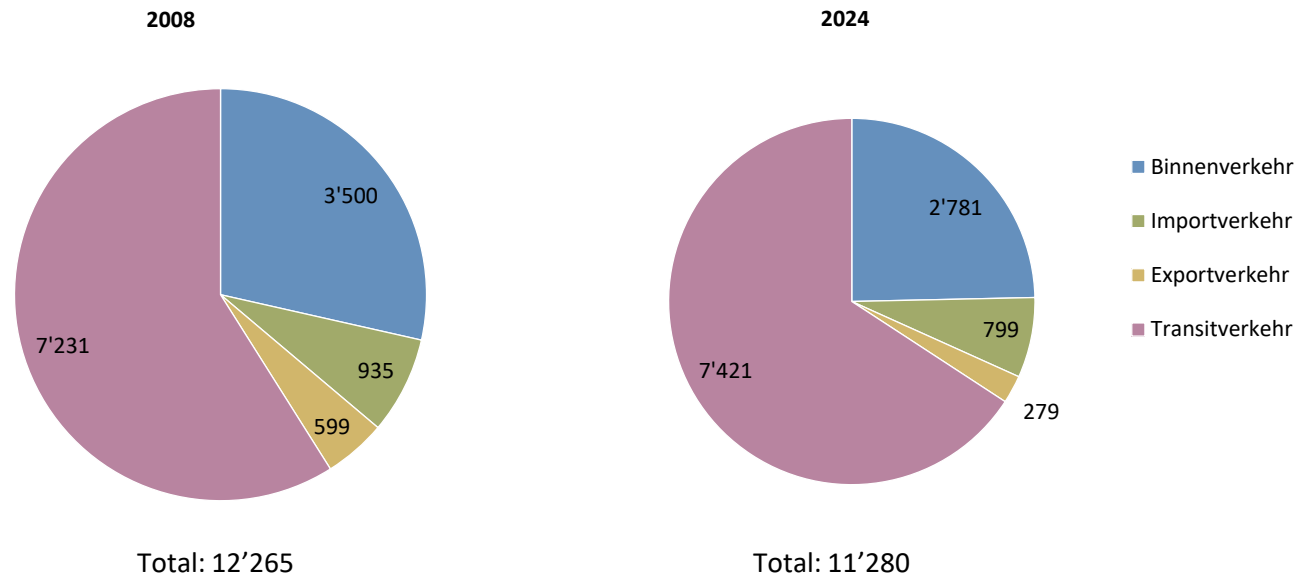
**Der Anteil der Schiene ist rückläufig: dieser sank von 42% im Jahr 2000 auf 37% im 2024.**

Quelle: BFS 2025.

# Ein Rückblick

## Zwei Drittel der Verkehrsleistung auf der Schiene ist Transitverkehr – Tendenz steigend.

Verkehrsleistung Schiene (Mio. Tkm)

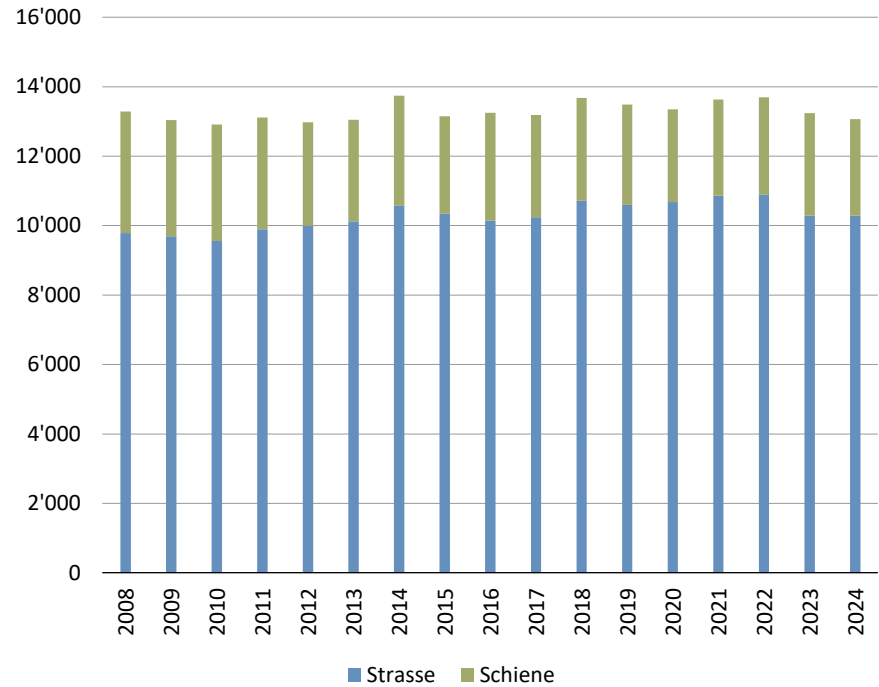


**Die Verkehrsleistung im Binnverkehr auf der Schiene sank ggü. 2008 um 21%; der Import- und Exportverkehr um 30%.**

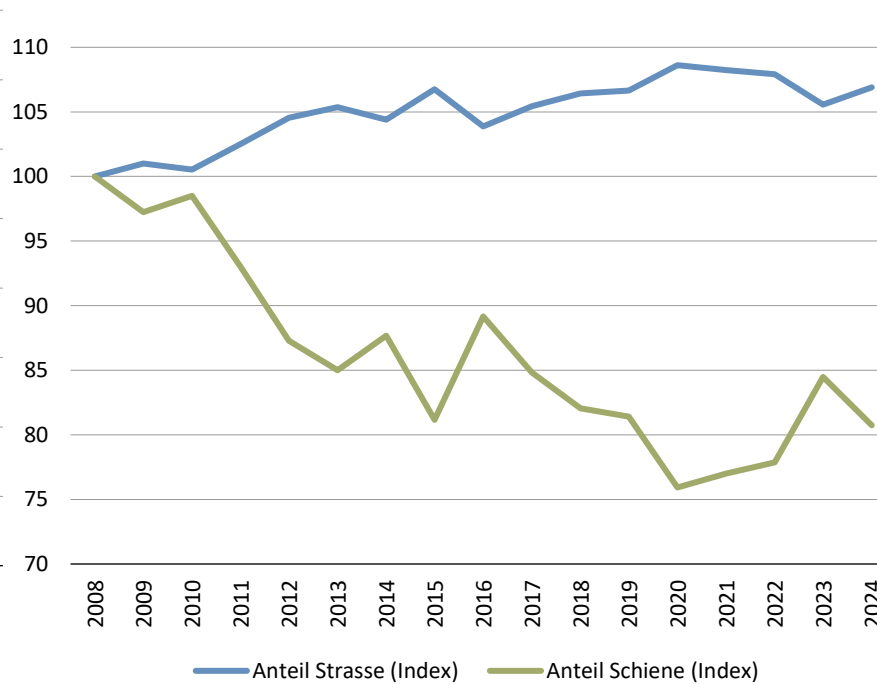
# Ein Rückblick

## Die Verkehrsleistung im Binnenverkehr blieb insgesamt konstant; der Anteil der Schiene sinkt.

Verkehrsleistung Strasse + Schiene Binnenverkehr (Mio.)



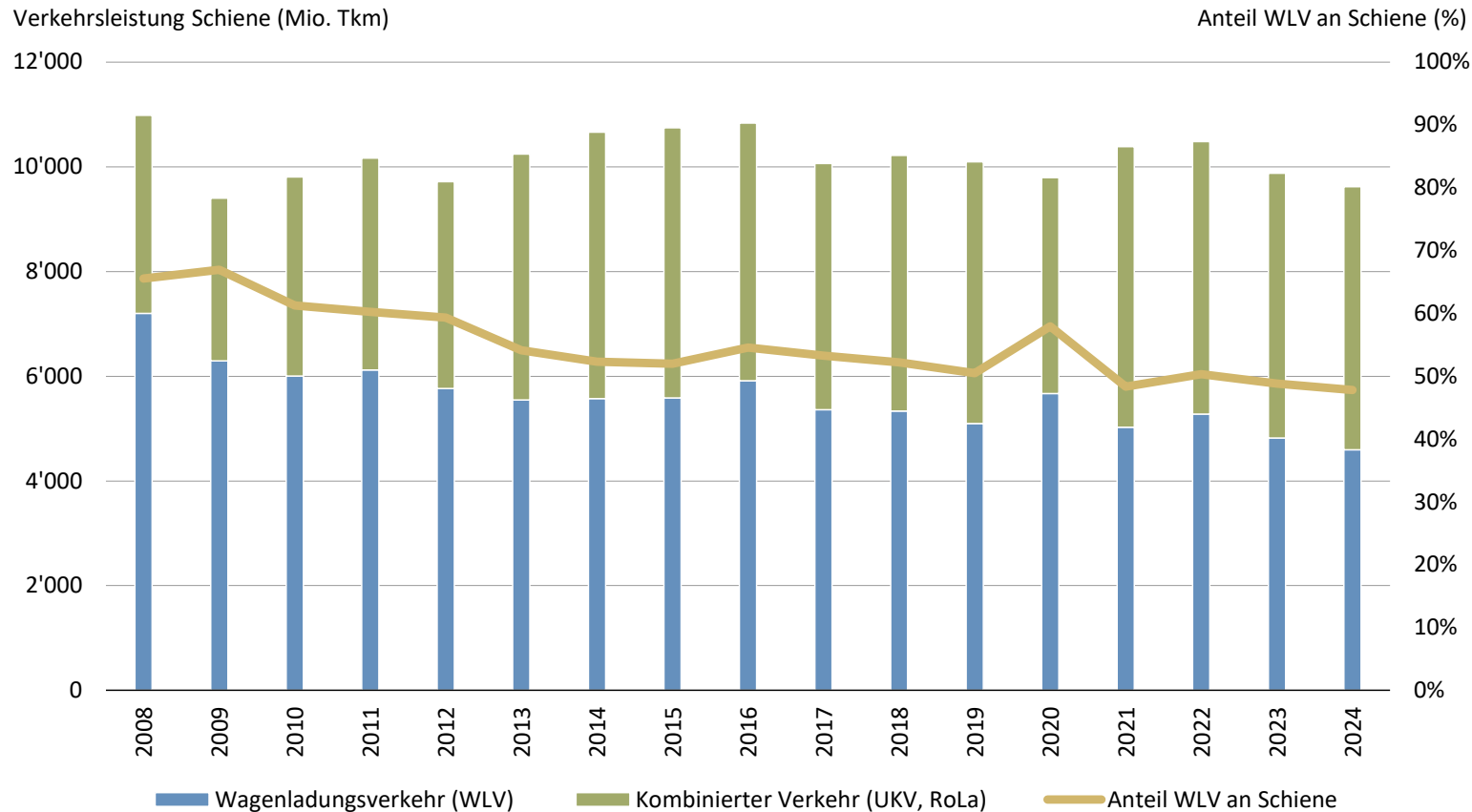
Indizes Anteile Strasse und Schiene Binnenverkehr (Jahr 2008 = 100)



**Der Anteil der Schiene an der Verkehrsleistung im Binnenverkehr reduzierte sich von 26% im Jahr 2008 auf 21% im 2024.**

# Ein Rückblick

## Die Schiene legte im Kombinierten Verkehr zu; der Wagenladungsverkehr sank sukzessive.



# -36%

Rückgang des  
Wagenladungs-  
verkehrs seit 2008

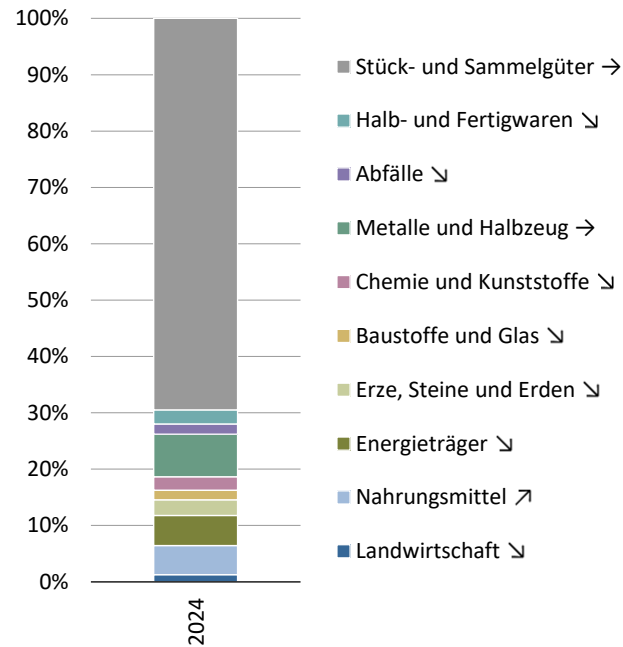
WLV: Transport in Eisenbahnwagen. Beinhaltet sowohl Ganzzüge als auch Einzelwagenladungsverkehr (EWLV).

KV: Transport von Transportbehältern (Ladeeinheiten; Wechselbehälter, Container, Sattelaufleger) ohne Begleitung durch Chauffeur/-euse. Beinhaltet sowohl unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) als auch begleitenden KV (rollende Landstrasse, RoLa). Normierte Transportbehälter werden auf die Bahn verladen, zum Beispiel Container oder Sattelaufleger.

# Ein Rückblick

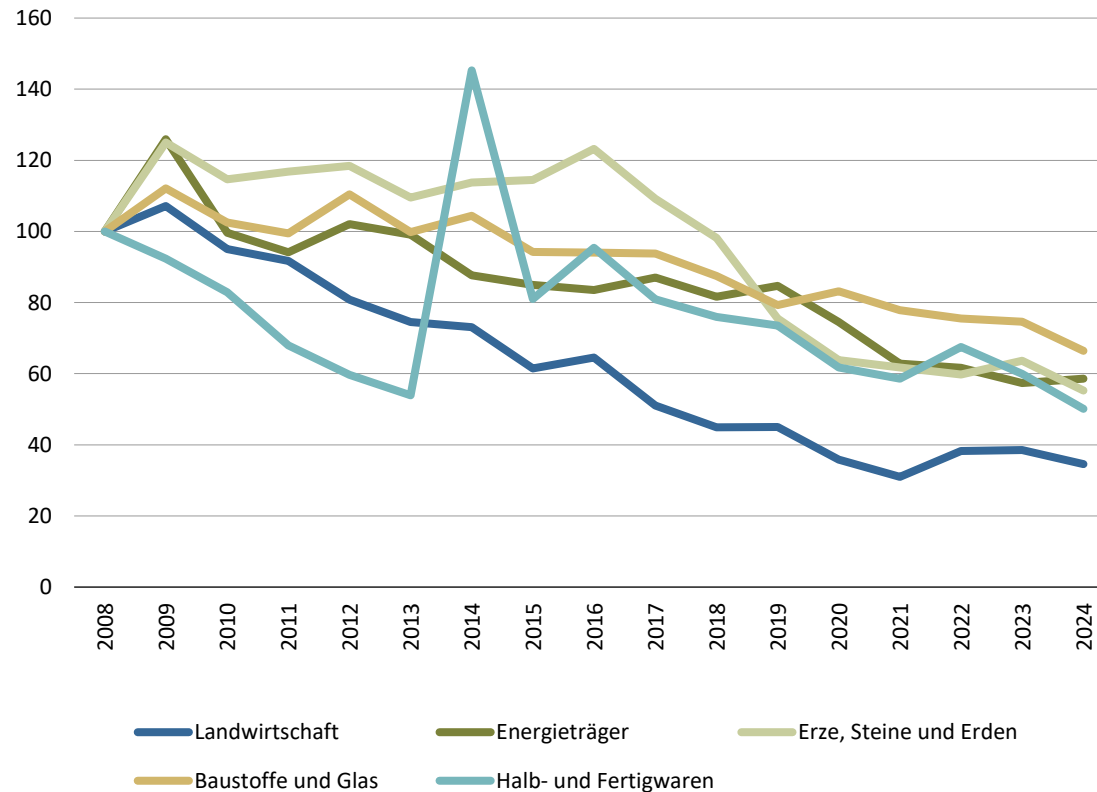
## Die Warengruppe «Stück- und Sammelgüter» dominiert im gesamten Schienengüterverkehr.

Anteil Verkehrsleistung Schiene nach Warengruppen



Die Pfeile bei den Warengruppen zeigen die Tendenz der absoluten Entwicklung 2008 bis 2024 an.

Index Anteil der Warengruppen mit stärkster Abnahme (Jahr 2008 = 100)



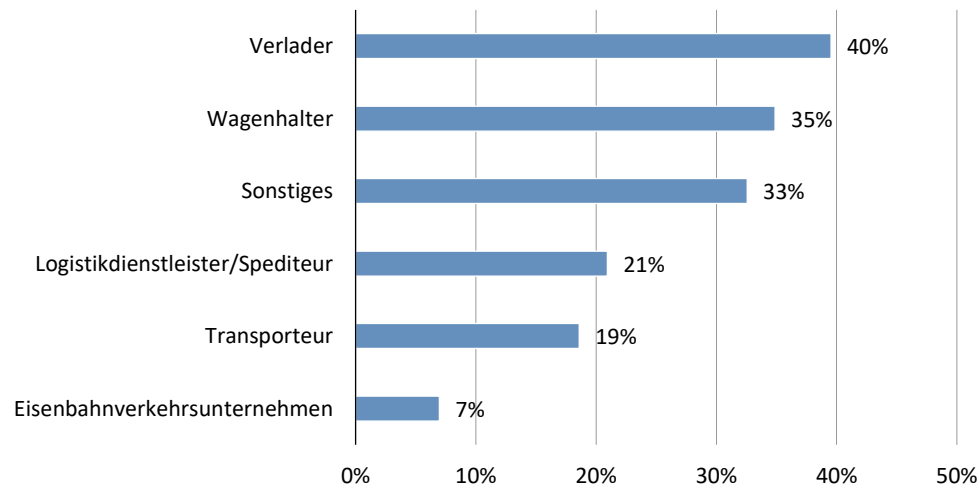
Der Anteil mehrerer Warengruppen ist stark rückläufig. Stück- und Sammelgüter nehmen zu.

# Aktuelle Herausforderungen

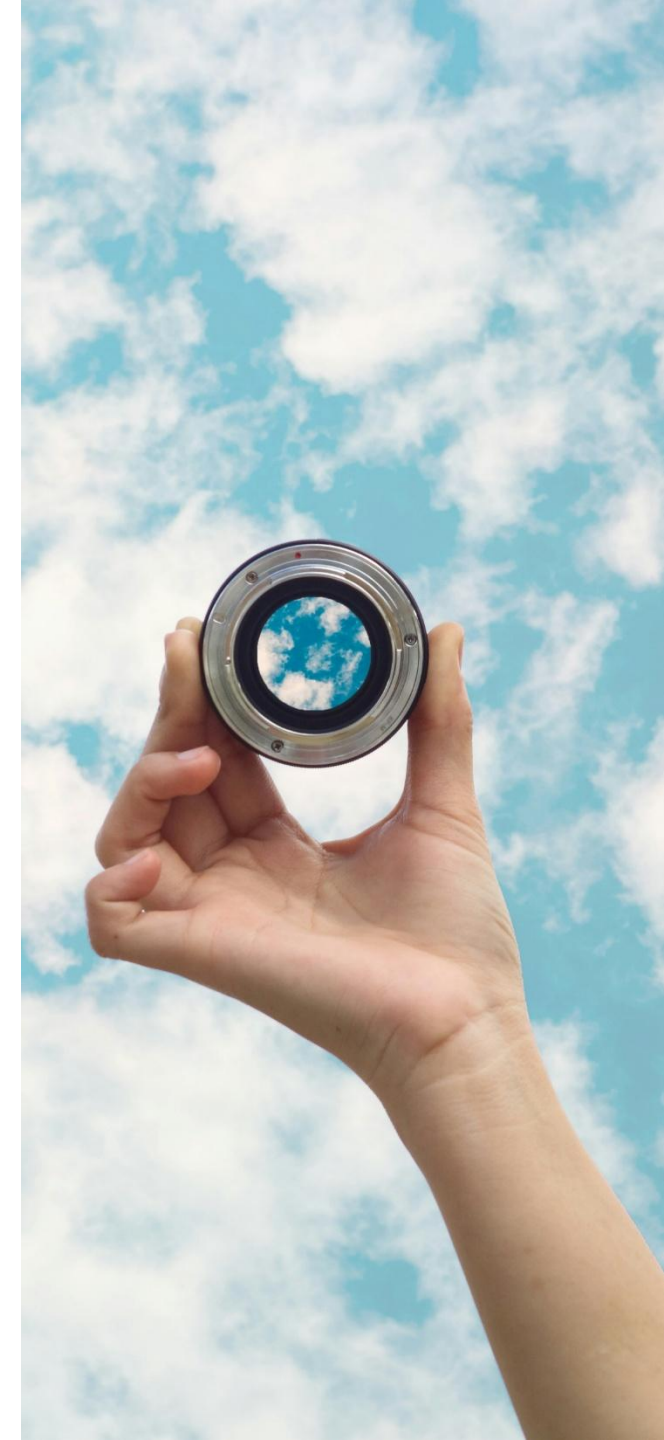
## **INFRAS führte im Auftrag des VAP eine Befragung durch – eine Momentaufnahme.**

Die Online-Umfrage bei den VAP-Mitgliedern wurde aktuell von 43 Unternehmen vollständig beantwortet. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 20%.

**Welche Rolle trifft auf Ihr Unternehmen zu? (mehrere Antwortmöglichkeiten)**  
Anzahl Antworten: 43



Quelle: INFRAS 2026.



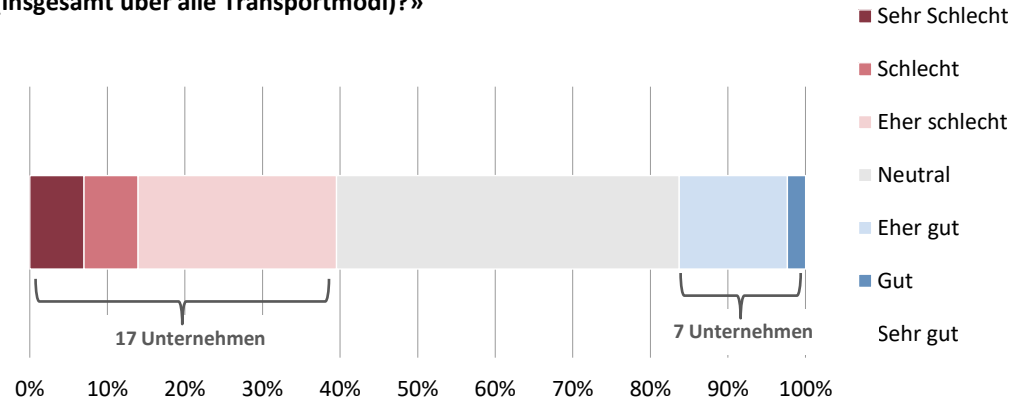
# Aktuelle Herausforderungen

## Die Unternehmen erwarten einen weiteren Rückgang auf der Schiene.

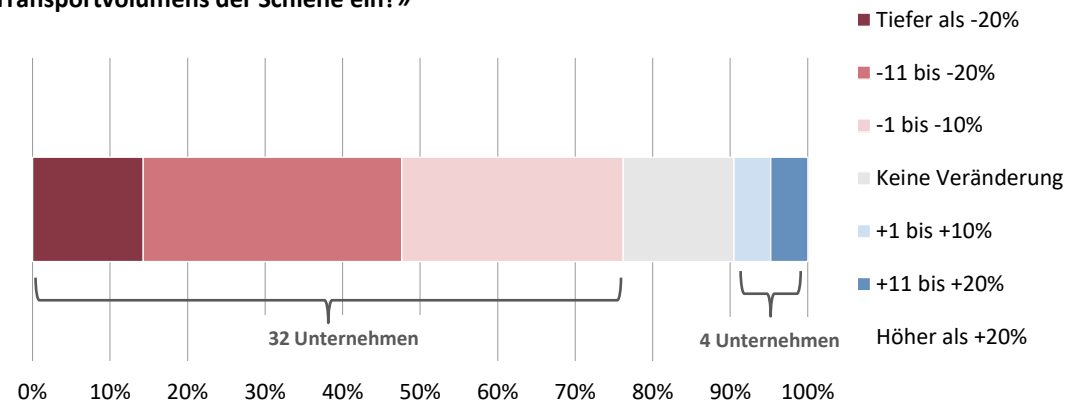
Die aktuelle Marktsituation im Güterverkehr wird überwiegend als schlecht und neutral eingeschätzt. Lediglich 16% beurteilen diese als eher gut bzw. gut.

Die Mehrheit der Unternehmen gehen kurz- bis mittelfristig von einem Rückgang des Volumens auf der Schiene aus. Dreiviertel der Unternehmen erwarten einen Rückgang um bis zu 20%.

«Wie beurteilen Sie die konjunkturelle Marktsituation im Güterverkehr der Schweiz (insgesamt über alle Transportmodi)?»



«Wie schätzen Sie die kurz- bis mittelfristige Entwicklung des schweizweiten Transportvolumens der Schiene ein?»



Quelle: INFRAS 2026.

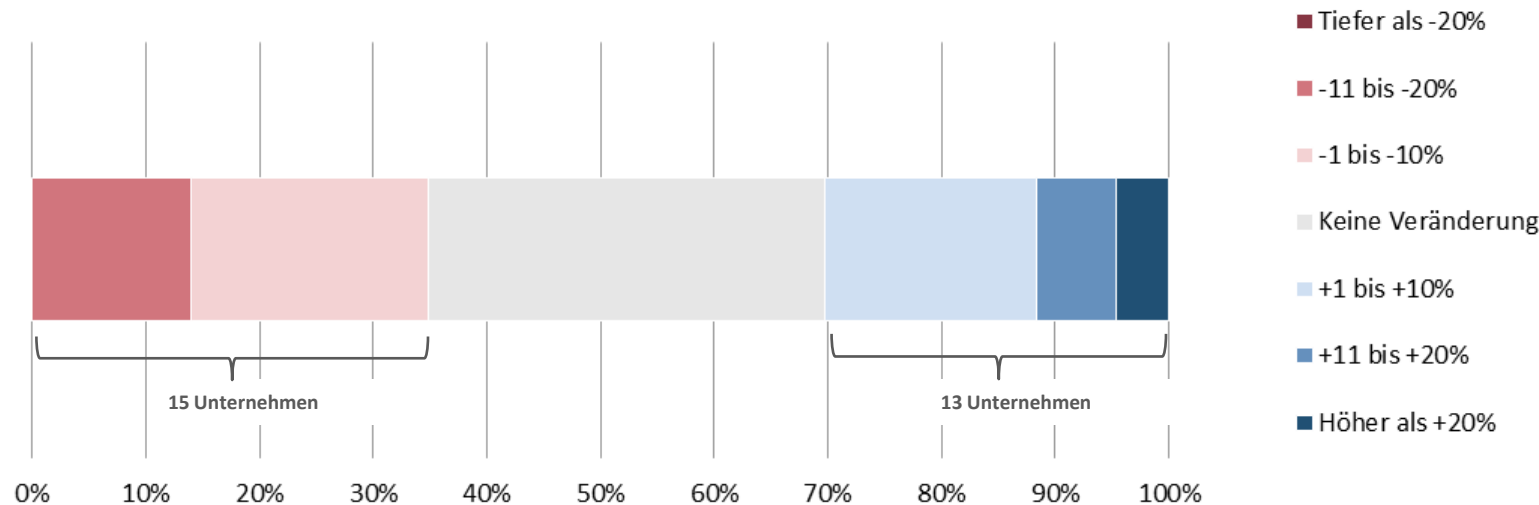
*«Die konjunkturelle Marktsituation im Güterverkehr ist verhalten, und der Schienengüterverkehr steht zusätzlich unter strukturellem Druck.»*

# Aktuelle Herausforderungen

## Der Rückgang der Schiene wird für das eigene Unternehmen weniger schlecht eingeschätzt.

«Welche kurz- bis mittelfristige Entwicklung des Transportvolumens auf der Schiene erwarten Sie in Ihrem Unternehmen?»

Anzahl Antworten: 43



«Aufgrund der erneuten Umstrukturierung im Einzelwagenverkehr 2026/27 wird ein Wechsel von der Bahn auf die Strasse leider nicht vermeidbar sein.»

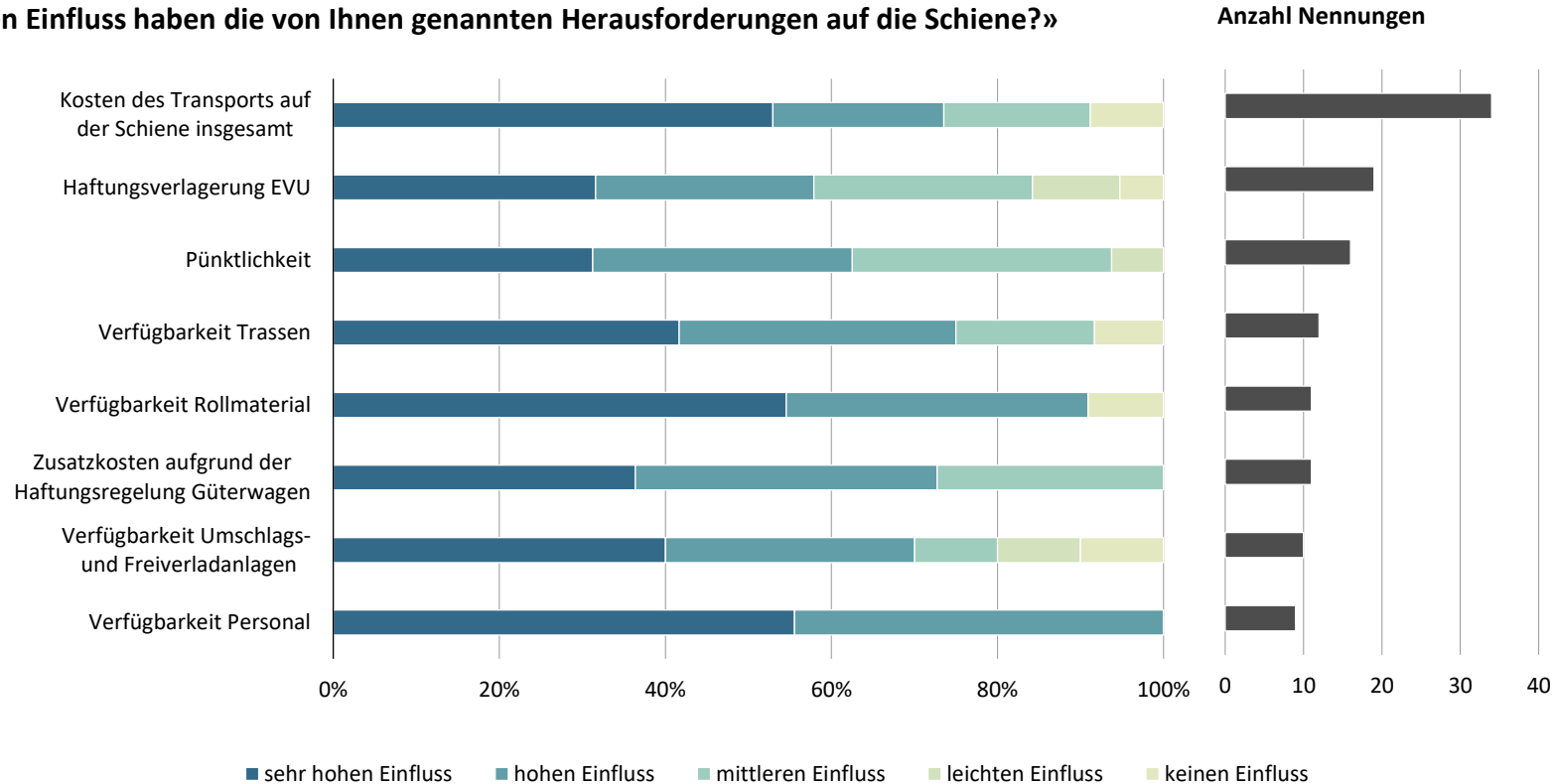
«Wir spüren das Interesse unserer Kundschaft nach nachhaltigen Lösungen.»

**Rund ein Drittel der Unternehmen erwarten kurz- bis mittelfristig einen Rückgang ihres Transportvolumens auf der Schiene.**

# Aktuelle Herausforderungen

## Die steigenden Kosten bzw. Preise sind die grösste Herausforderung für die Schiene.

«Welchen Einfluss haben die von Ihnen genannten Herausforderungen auf die Schiene?»



**Die Haftungsregelung und die daraus entstehenden Zusatzkosten werden am zweithäufigsten genannt. Die Verfügbarkeit von Personal und Rollmaterial wird weniger oft genannt, aber hat den höchsten Einfluss.**

Quelle: INFRAS 2026.

# Aktuelle Herausforderungen

## Was sagt die Branche?

«Kosten werden getrieben durch schlechte Effizienz im SGV (tiefe Priorität auf dem Netz, zu hohen Trassenpreisen, Überregulierung und gewerkschaftlichen Druck bei den staatlichen EVUs, mangelnde Innovation/Optimierung.»

«Wettbewerb auf der Schiene muss funktionieren, auch im sogenannten EWLK. Das EVU mit dem besten Konzept soll sich durchsetzen.»

«Mit der angestrebten Haftungsverlagerung werden sich Anbieter von Güterwagen aus diesem Bereich zurückziehen (müssen), was absehbar zu massiven Störungen / Reduktion führen wird.»

«Damit die Schiene ihre Herausforderungen meistert, braucht es vor allem mehr Zuverlässigkeit und planbare Korridore – Baustellen müssen besser koordiniert und Güterkapazitäten garantiert werden.»

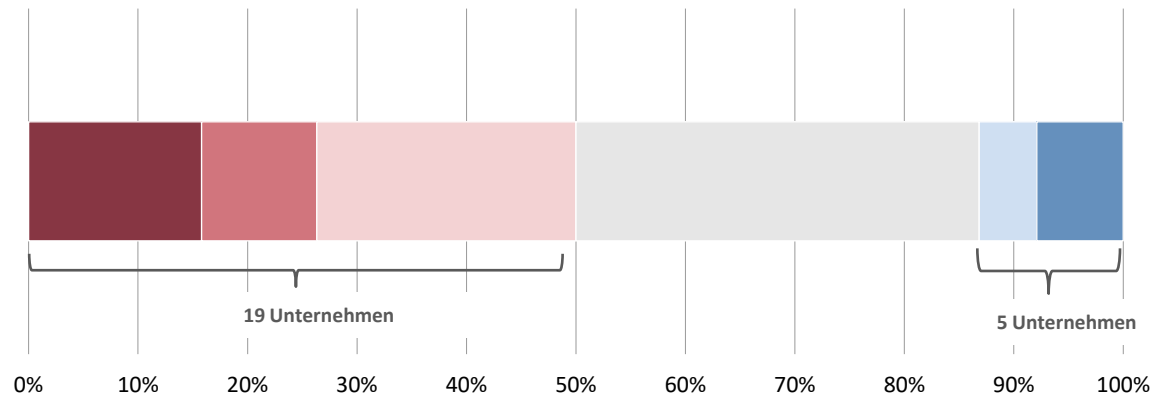
«Steigende Produktionskosten, wegfallende Förderungen und zusätzliche Haftungsrisiken schwächen die Wettbewerbsfähigkeit.»

## Aktuelle Herausforderungen

# Die geltende Haftungsregelung wird von rund der Hälfte der Unternehmen als negativ beurteilt.

«Wie beurteilen Sie die aktuelle Haftungsregelung Güterwagen? Können Sie dies begründen?»

Anzahl Antworten: 38



- Sehr negativ
- Negativ
- Eher negativ
- Neutral
- Eher positiv
- Positiv
- Sehr positiv



«Dies verunsichert und wir müssen uns überlegen, ob wir das "vermeintliche Risiko" (Was steckt tatsächlich dahinter, wenn es knallt?) noch tragen wollen.»

«Wir haben mehr als ein Jahr nach einem Versicherer für Wagenhaltung gesucht, die Kosten für die Betriebshaftpflicht haben sich vervielfacht.»



«Wir werden von der Haftungsverlagerung profitieren können. Ausländische EVU suchen neue Partner in der Schweiz, wir sind bereit.»

## Aktuelle Herausforderungen

### **Wie sind die Herausforderungen aus Sicht der Befragten anzugehen?**

- Rahmenbedingungen für den SGV verbessern:
  - Trassen / Kapazitäten / Prioritäten
  - Kosten/Preise
  - Qualität
- Flexibilität erhöhen und Komplexität reduzieren
- Priorisierung Schienengüterverkehr (ggü. Personenverkehr)
- Marktorientierung EVU / Gleichberechtigung / Fairness
- Förderung SGV und regulatorische Massnahmen (Verlagerungspflicht)
- Internationale Abstimmung und Koordination

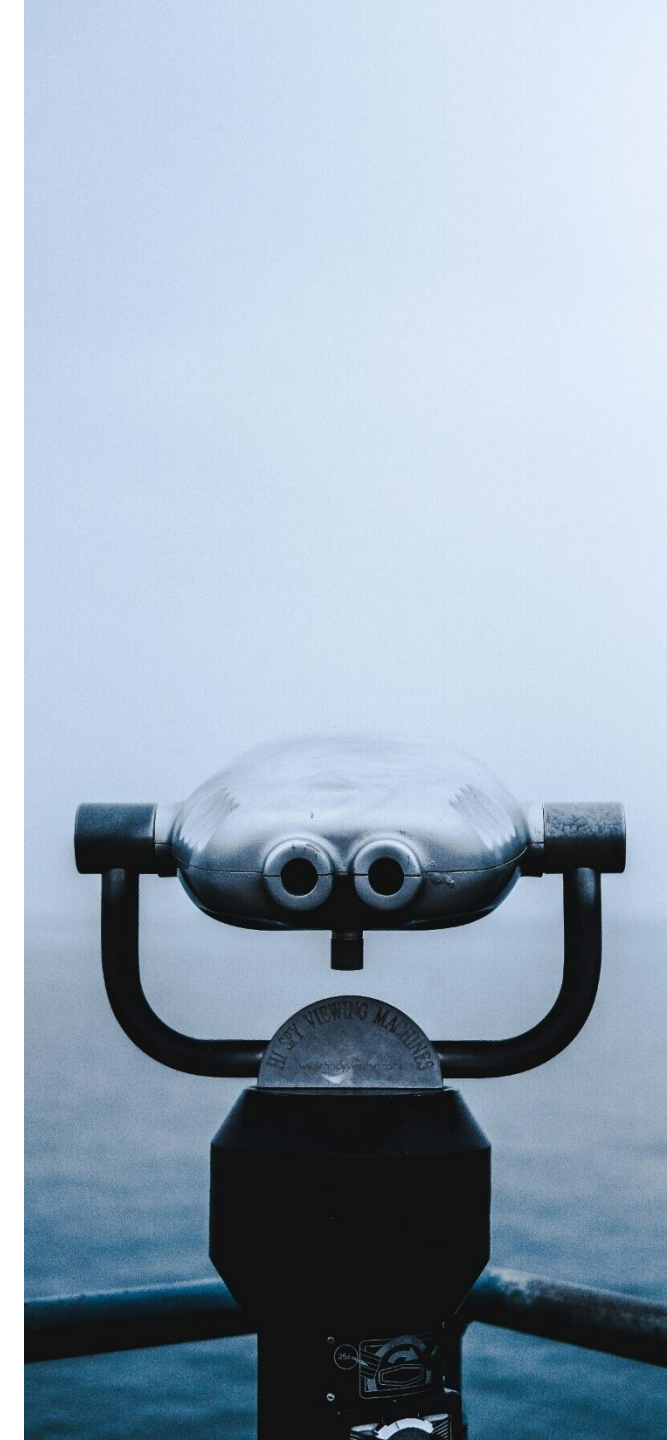
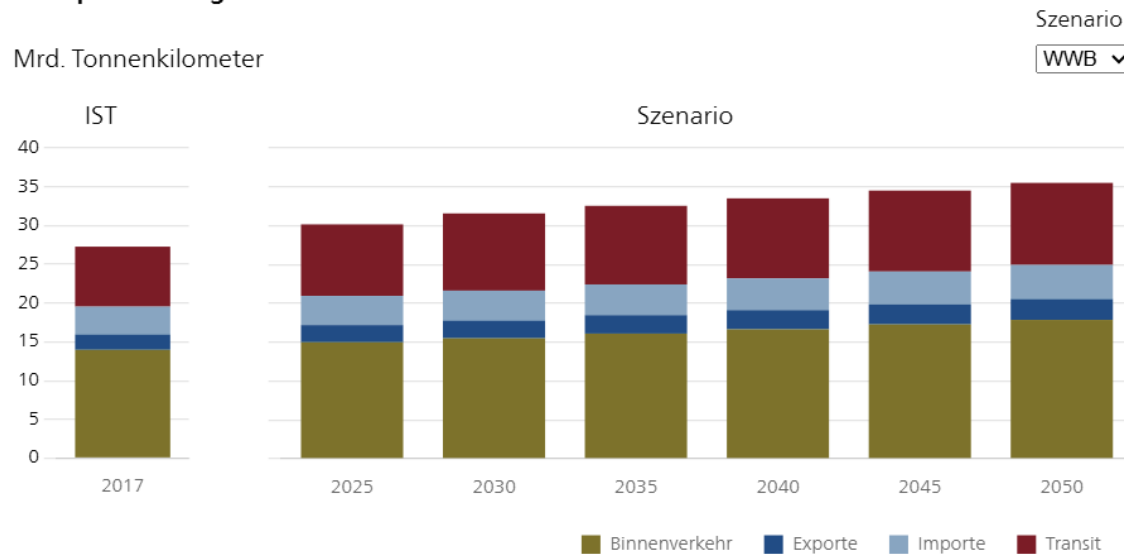
*„Es besteht dringender Handlungsbedarf. Warenströme, die weg von der Schiene auf andere Verkehrsträger umgestellt werden müssen, werden nicht mehr auf die Schiene zurückkommen.“*

# Ein Blick in die Zukunft

## Die Verkehrsleistung wird weiter steigen.

Die wachsende Bevölkerung und die Wirtschaftsentwicklung sind die wichtigsten Treiber. Die Rahmenbedingungen bestimmen, ob das Wachstum nur auf der Strasse stattfinden wird.

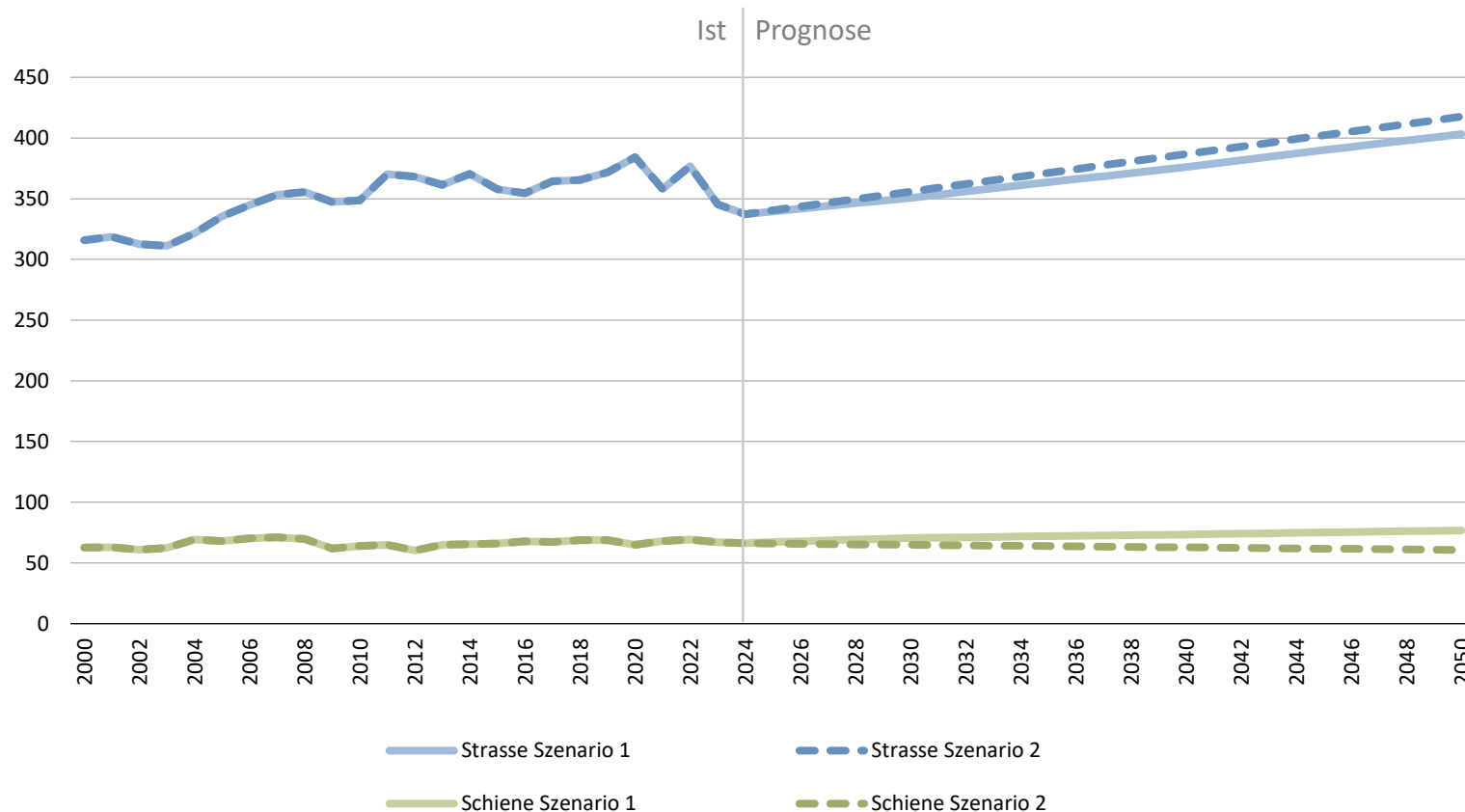
Transportleistung nach Verkehrsart



# Ein Blick in die Zukunft

## Zwei mögliche Entwicklungen sind denkbar.

Verkehrsaufkommen (Mio. Tonnen)



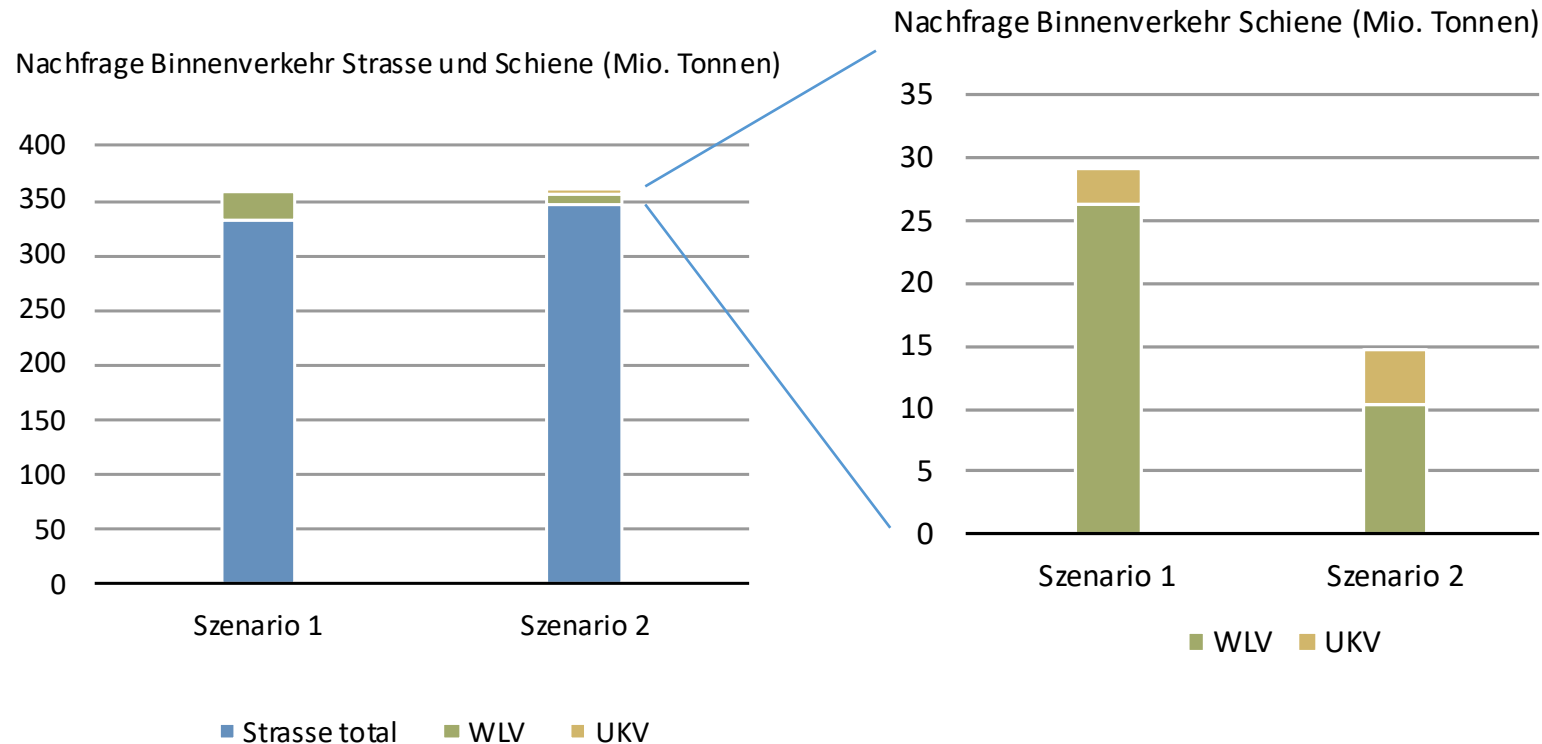
**Szenario 1 (positiv):**  
Die Schiene kann den heutigen Marktanteil halten.

**Szenario 2 (negativ):**  
Die Schiene bzw. der WVWL verliert im Binnenverkehr weiter sukzessive an Marktanteil.

Quelle: ARE 2022, INFRAS 2026.

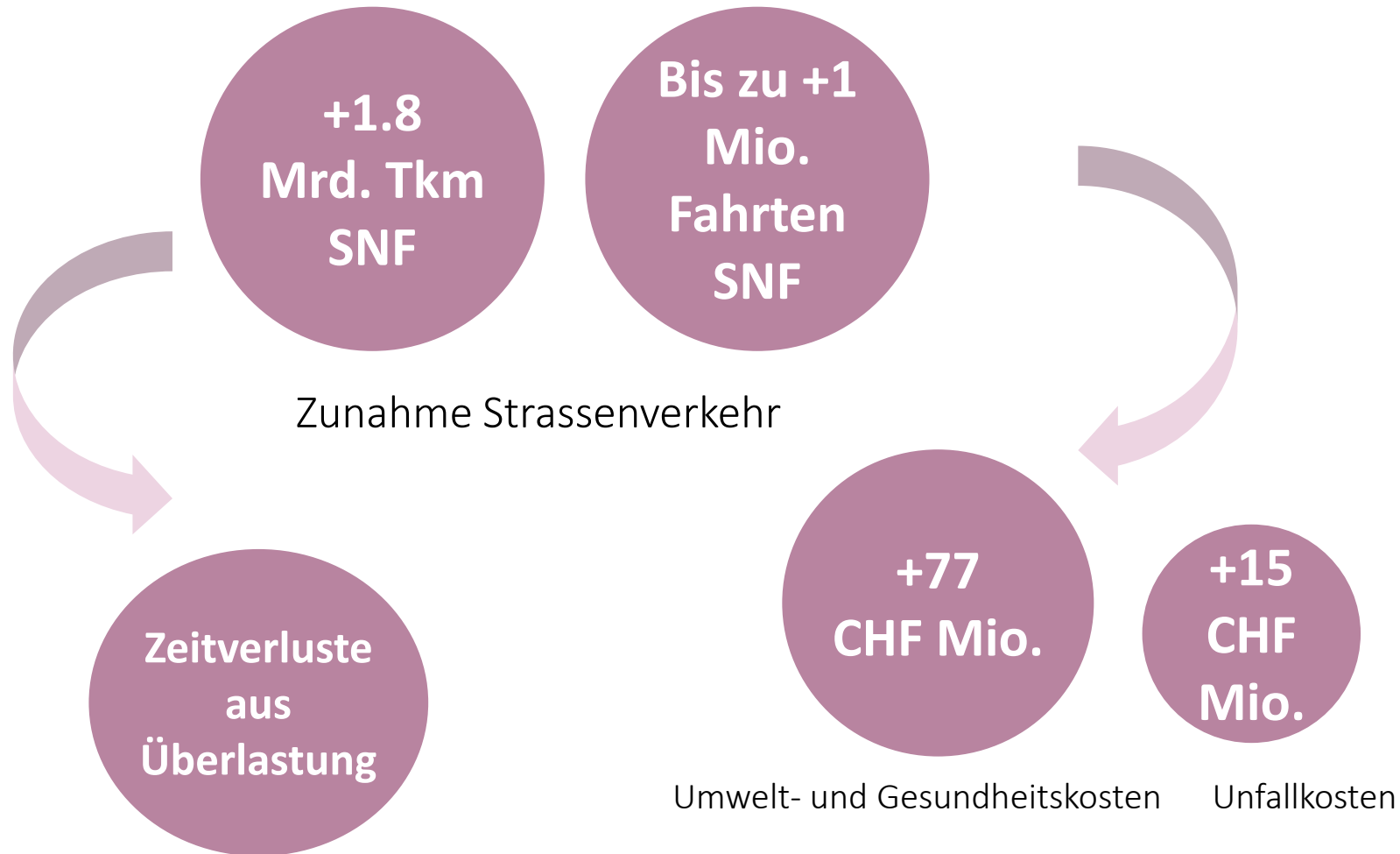
# Ein Blick in die Zukunft

## Verliert die Schiene, steigt die Belastung im Strassenverkehr mit negativen Umweltwirkungen.



Ein Blick in die Zukunft

## Welche Wirkungen zeigt Szenario 2 ggü. Szenario 1?



Die externen Kosten (Umwelt, Gesundheit und Unfall) sind in Szenario 2 rund 90 Mio. Franken höher als in Szenario 1. Hinzukommen auch Zeitverluste aufgrund der höheren Auslastung der Strasse.

## Unser Fazit

- Der Anteil der Schiene ist sukzessive gesunken. Im besten Fall kann der Marktanteil der Schiene gehalten werden.
- Die aktuellen Aussichten deuten klar daraufhin, dass die Schiene weiter verliert.
- Strassen- und Schienenverkehr nicht gegeneinander ausspielen, sondern deren Vorteile nutzen.
- Die Qualität im Schienengüterverkehr und die Rahmenbedingungen sind zu verbessern und fair auszugestalten – v.a. im Binnenverkehr.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**Anne Greinus**

Geschäftsleiterin, Partnerin

INFRAS, Binzstrasse 23, 8045 Zürich

Tel. +41 44 205 95 95

[info@infras.ch](mailto:info@infras.ch)

