

Schiene unter Druck – die Weichen richtig stellen!

VAP Generalversammlung
Dirk Stahl, CEO BLS Cargo
3. September 2026, Bern

Inhalte Inputreferat

1. Die europäische Sicht
2. BLS Cargo als Anbieter
3. SGV in der Fläche
4. Sicherheit und Haftung

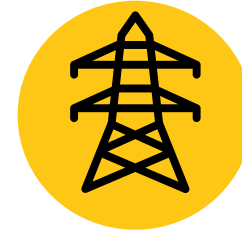


A vertical white line on a blue background with three white circles. The middle circle is larger than the top and bottom ones.

1. Die europäische Sicht

Erwartungen der Europäischen und Schweizer Politik an die Rolle des Schienengüterverkehrs ...

- Beiträge des SGV zur Abdeckung des hohen Wachstums der Verkehrsnachfrage und zur **Verringerung der Straßenüberlastung** in Zeiten knapper Straßenkapazitäten.
- Beitrag des SGV zu den **Klima- und Umweltzielen** (siehe rechts).
- Erwartungen der europäischen Industrie, dass der SGV die **Wettbewerbsfähigkeit** der EU unterstützt
- Neue Erwartungen an EU, NATO und Länder auf der Bahn, um die **militärische Mobilität** zu unterstützen.



6x weniger
Energieverbrauch



9x weniger
CO2-Emissionen



8x weniger
Luftverschmutzung



12x weniger
Externe Kosten

Das europäische Umfeld

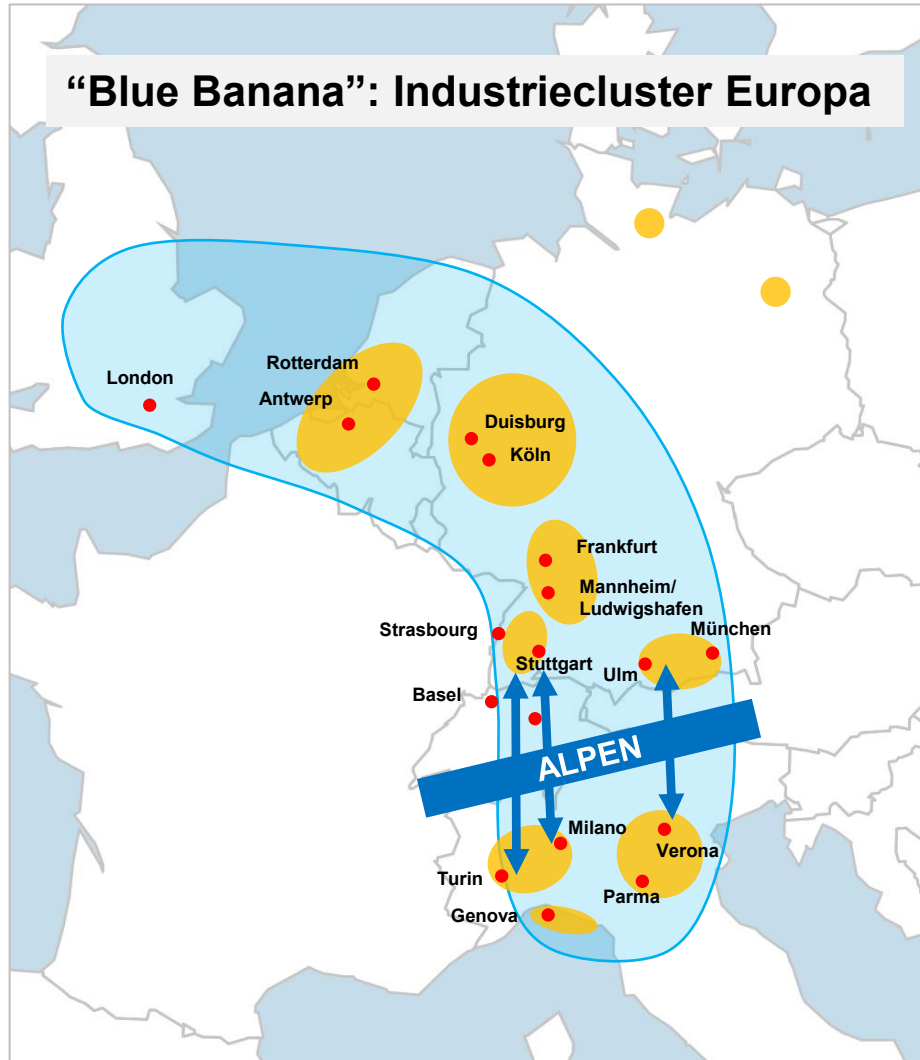
Die anhaltend **schwache Nachfrage** im Verkehr, basierend auf globalen Unsicherheiten, Zollkonflikten in den USA und Deindustrialisierung in der EU, insbesondere in wichtigen Eisenbahnsegmenten wie der Chemieindustrie und der Automobilindustrie.

Anhaltende **Kapazitätsbeschränkungen in der Infrastruktur** und Instabilität auf den Hauptkorridoren (Deutschland) führen dazu, dass der Gütergüterverkehr die Kundenerwartungen nicht erfüllen kann. Kunden suchen meist nach Alternativen und verlagern die Volumen auf andere Verkehrsmittel.

Anhaltende **Instabilität bei den kommerziellen Bedingungen** für Schienengütergüter (TAC Deutschland, Trafög) und technischen Anforderungen ERTMS/FRMCS.

Schienengüterverkehr unter hohem Druck und Verlagerung auf die Bahn an einem kritischen Punkt

Wachstumsmarkt Nord-Süd mit Potenzial aber aktuell struktureller Schwäche



Quelle : NZZ

VAP-Generalversammlung | 03.09.2026 | BLS Cargo

- Nord- Süd Korridor längste industrialisierte Nord-Südachse in Zentraleuropa, kann rechts- und linksrheinisch bedient werden
- Hohe Wachstumsraten aus den Nord- und Westhäfen. Die Verkehrsmenge im Transit Schweiz wird bis 2050 um 31% wachsen (ARE)
- Neue Infrastrukturen (Gotthard-Basis-Tunnel, Ausbau Hafen Rotterdam, 4m-Profil)
- Aktuell: Strukturkrise europäische Schlüsselindustrien (Chemie, Automobil)

Mangelhafte Infrastruktur und Korridorsanierungen reduziert die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn.

- Geplanter Unterhalt: Bis 2030 jährlich mindestens vier oder mehr Wochen Totalsperrungen.
- Ungeplanter Unterhalt: Zusätzlich zahlreiche kurzfristige und unkoordinierte Baustellen.
- Bei geplanten wie auch ungeplanten Unterhalt unzureichende Umleitungskapazitäten.



In der EU und auch der CH Tendenz zur Rückverlagerung

Der Modalsplit-Rückgang im Transit Schweiz von 74 % (2021), auf 69 % (2025) verursacht durch reduzierte Infrastrukturkapazitäten und operative Probleme

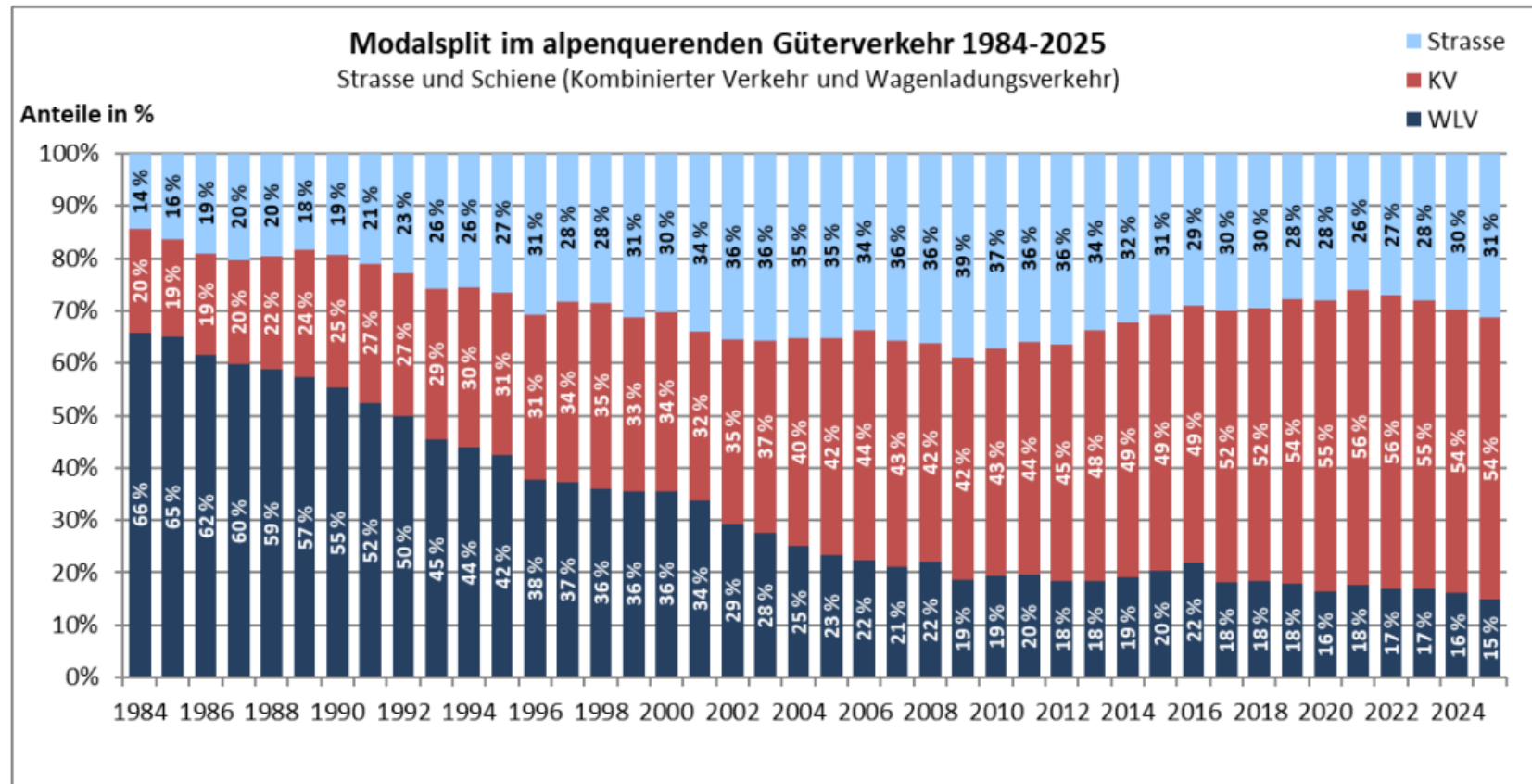


Abbildung 2: Entwicklung des alpenquerender Güterverkehrs 1984-2025.

Auswirkungen auf Kunden und Situation EVU

- Einschneidende Restriktionen und Streckensperren auf der deutschen und italienischen Infrastruktur 2026 bis 2029, Verbesserung auf 2030 erwartet
 - Hohe Zugsausfallquoten, geringe Pünktlichkeit
 - Erlösausfälle und Zusatzkosten belasten Güter EVU finanziell und operativ stark
 - Kundenanforderungen werden nicht erfüllt, Gefahr einer Rückverlagerung auf die Strasse
- Intensiver Austausch der Branche mit BAV gegenüber DB InfraGo und RFI erforderlich
 - Forderung: Internationale grenzüberschreitende Abstimmung von Baustellen
 - Forderung: keine Totalsperren, Einschränkungen nur im August, Umleitungskapazitäten
- Branche unterstützt Verlängerung und Stabilisierung der Betriebsbeiträge auch zur Stützung der Güter-EVU ausdrücklich, Inkraftsetzung per 1.1.2027 erforderlich

ERFA Relaunch Schienengüterverkehr

Infrastruktur

- ➔ Vollendung TEN-T mit geforderten Streckenparametern
- ➔ Baustellen optimiert und finanziell kompensiert
- ➔ Kurzfristige Umsetzung Regulation Kapazitätsmanagement

Staatshilfe

- ➔ Staatshilfen, fair, transparent und offen für alle EVU
- ➔ Priorität auf indirekten Staatshilfen, z.B. Trassenpreisen

ERTMS

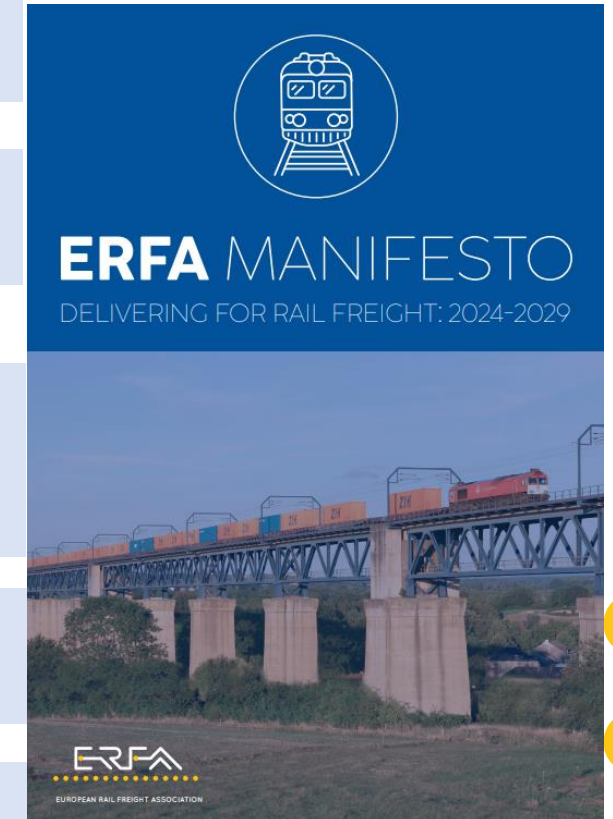
- ➔ Verlässliche und realistische Einführungspläne
- ➔ Minimierung von Spezifikationsänderungen
- ➔ Einführung von Standard Test-Spezifikationen

Trassenpreise

- ➔ Mehrjährig planbare und wettbewerbsfähige Trassenpreise
- ➔ Reduktion von Wettbewerbsnachteilen der Schiene

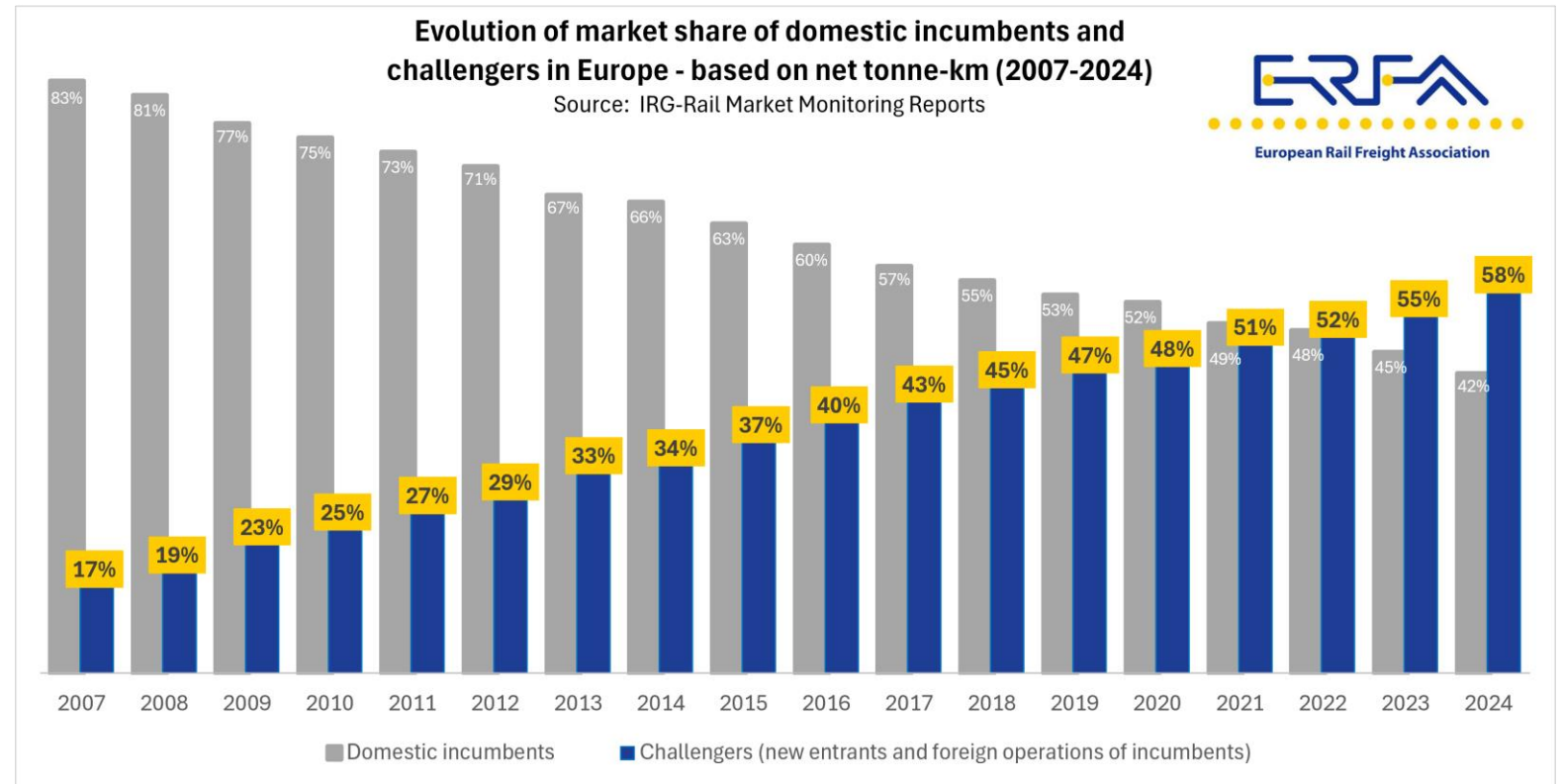
Lokführer

- ➔ Vereinfachung von Sprachanforderungen an Grenzregionen
- ➔ Mittelfristig Englisch als Standardsprache auf Kernkorridoren



Strategische Rolle des Wettbewerbs bei der Verlagerung ...

- Herausforderer als treibende Kraft in den meisten wachsenden Marktbereichen, wie Intermodal.
- Herausforderer als treibende Kraft bei Effizienzsteigerungen und Innovationen.
- Politik sollte die verstärkte Rolle der Herausforderer berücksichtigen.



Bis zu 700 aktive Güterverkehrsunternehmen in der EU

A vertical white line on the left side of the slide, featuring three white circles. The middle circle is larger than the top and bottom ones.

2. BLS Cargo – Anbieter im Transit und BIMPEX

Wer wir sind

- BLS Cargo AG gegründet 2001; Aktionäre: BLS, Ambrogio Trasporti und Captrain Holding
- Ca 460 Mitarbeitende in CH, B, D, I
- Zusätzlich 170 Mitarbeitende BLS (Lokpersonal, Werkstätte)
- Rund 140 Lokomotiven, mehrheitlich Mehrsystemloks
- 18 200 Züge (2025)
- Tochtergesellschaften:
 - BLS Cargo Nord N.V. (100%; 2019)
 - BLS Cargo Italia S.r.l. (100%, 2006)
- Lizenzen in B, NL, D, CH, I, AUT



Was wir bieten

Dienstleistungen im Schienengüterverkehr:

Wir sind in 3 geografischen Segmenten vertreten:

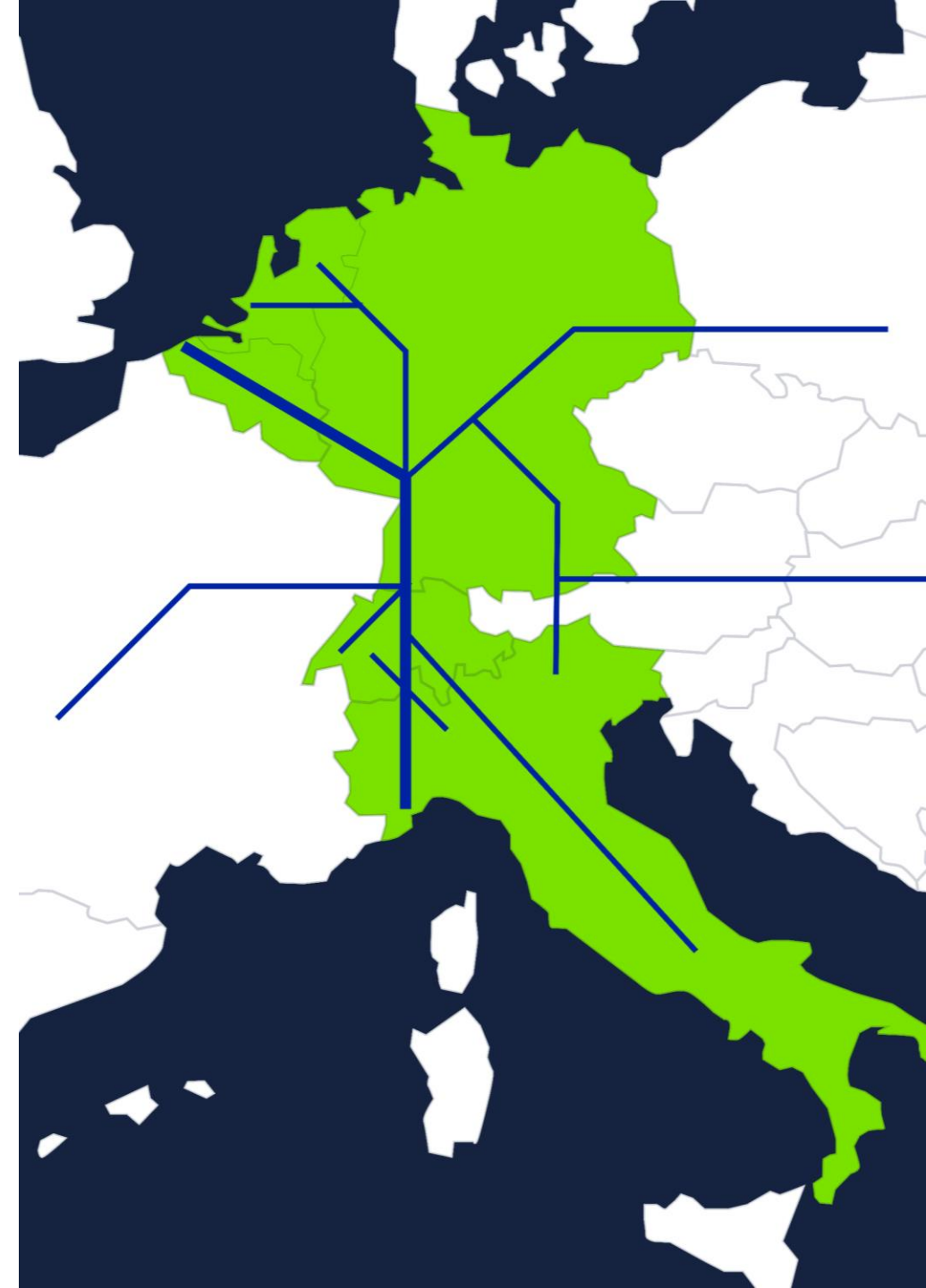
- Nord-Süd-Korridor von der Nordsee bis zum Mittelmeer (> 90% Transit Schweiz)
- Import und Exportverkehr Schweiz
- Belgien und West-Ost-Korridore

Kundennahe Konzepte

Wir entwickeln integrierte grenzüberschreitende Konzepte und bieten koordinierte Planung und Steuerung aus einer Hand

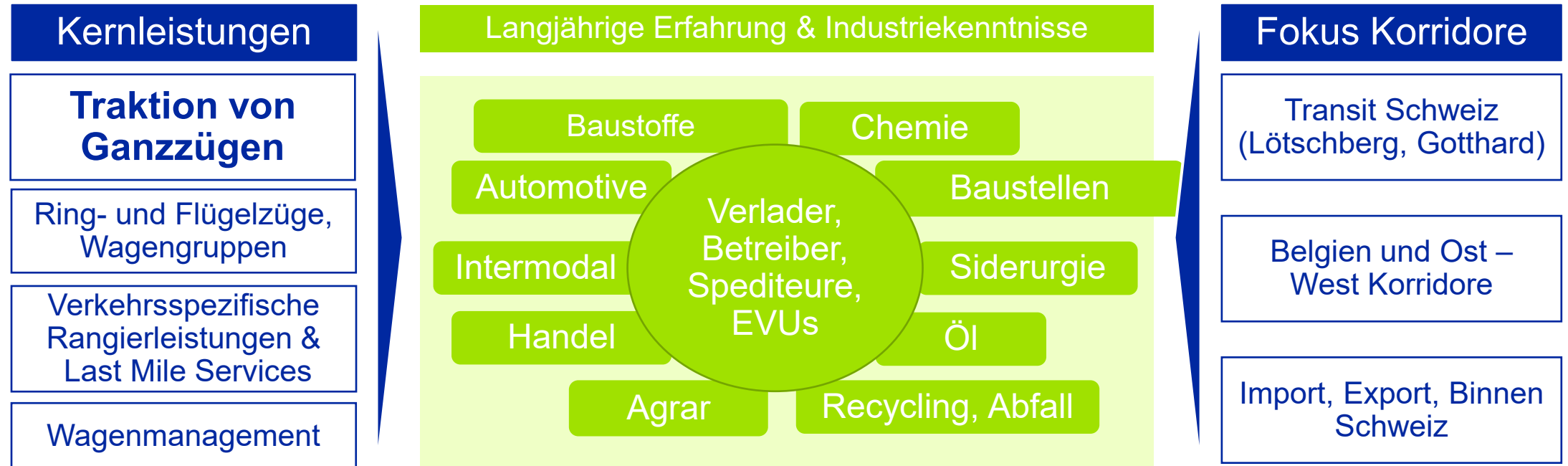
Kundensegmente

Wir bedienen Verlader, Betreiber, Spediteure, EVUs



Was wir Ihnen bieten

Wir entwickeln integrierte grenzüberschreitende Konzepte und bieten koordinierte Planung und Steuerung aus einer Hand



Übersicht «BIMPEX» bei BLS Cargo

- 5500 Züge/Jahr, 15-20% der BLSC Aktivität
- Erfahrene Planungs- und Dispositionskompetenz 24/7
- Key Account Management
- Konzentration auf Ganzzüge und Ringzüge mit Wagengruppen
- Kundenspezifische Lösungen
 - Tägliche Direktzüge zwischen Zentrallager und Produktionsstandorten
 - All-inclusive Wagenmanagement
 - Einsatz Last Mile-Loks und eigenes Rangierpersonal
 - Anbindung an internationale Zugverbindungen



Bimpex «Landscape»



Chancen und Herausforderungen im BIMPEX Wettbewerb

- BLS Cargo hat ausreichende Grösse und Ressourcen, um auch Grossfirmen stabile und nachhaltige Leistungen anbieten zu können, gerade hier konnten mit renommierten Kunden erfolgreiche Konzepte aufgebaut werden
- Fokus auf Ganzzug- und Ringzugkonzepte erfordern Anpassung der Produktionskonzepte der Verloader, bieten aber auch Optimierungspotenziale
- Spezieller Einsatz von Last Mile-Loks ermöglicht Optimierung und Flexibilität im Vergleich zu konventionellen Rangierkonzepten
- Regionale Stärken in den Regionen Bern, Wallis, Basel, Tessin, Ostschweiz, Westschweiz bis Neuenburg, weniger in Region Genf.
- Vorlauf bei Umsetzung, gemeinsame verlässliche Absicht beim Aufbau gemeinsamer Konzepte und Sicherstellung Serviceleistungen als Herausforderungen
- Ausschreibungen / Tender sollten Teilpakete beinhalten, um wirkliche Wettbewerbsangebote zu ermöglichen.

A vertical white line on the left side of the slide, featuring three white circles. The middle circle is larger than the top and bottom ones and serves as a bullet point for the section header.

3. Schienengüterverkehr in der Fläche (CH)

GüTG-Revision: Unterstützung mit Vorbehalten

- Grundsätzlich unterstützt BLSC die Aufrechterhaltung eines sinnvollen EWLV-Netzes und auch Förderung durch den Bund unter Bedingungen:
- Subventionierung des Systemanbieters SBB Cargo sollte die Einbindung anderer Bahnen als Teilanbieter im Gesamtsystem fördern und ermöglichen
- Abgeltung Bund für EWLV bei SBB Cargo muss exklusiv dem EWLV zugute kommen und darf in keiner Weise den Wettbewerb im Bereich Ganzzug beeinträchtigen
- Subventionierte Serviceleistungen der letzten Meile dürfen nicht einseitig dem Ganzzugverkehr von SBB Cargo zugute kommen, sondern müssen jährlich definiert und dimensioniert und diskriminierungsfrei anderen GZ-Anbietern zugute kommen.

GüTG-Revision: Stand aus Sicht BLS Cargo

- Aufrechterhaltung eines sinnvollen EWLK- Netzes
- Einbindung anderer Bahnen als Teilanbieter im Gesamtsystem
- Keine Quersubventionierung und Beeinträchtigung des Wettbewerbs im Ganzugsbereich
- Diskriminierungsfreie Bereitstellung subventionierte Serviceleistungen der letzten Meile an Dritte
- Grösse und Wirtschaftlichkeit durch SBBC, BAV und Branche zu bewerten
- Einbindung anderer Bahnen, auch BLSC, wurde trotz Verhandlungen nicht realisiert, Synergien nicht genutzt?
- Transparenz und Kontrolle BAV gesetzlich verankert
- Umsetzung muss sich noch beweisen
- Klagemöglichkeit beim BAV zu nutzen
- SL-Angebote werden stark reduziert
- Neue Regelung 48h lässt keine sinnvolle Nutzung durch BLS Cargo zu
- Zweifel an diskriminierungsfreier Gleichbehandlung Leistungen für SBBC Ganzzug vs. Dritte Ganzzug



4. Sicherheit Güterwagen und Haftung

Sicherheit ist für BLS Cargo und den SGV elementar

- Sicherheit als Grundvoraussetzung zum Schutz der Mitarbeitenden, der Öffentlichkeit und der Umwelt
- Sicherheit als Wettbewerbsvorteil und Grundbasis des Angebots im SGV
- Sicherheit als Aufgabe des Gesamtsystems
Kunde – Wagenhalter – EVU – Infrastruktur
- Europäische Lösungen und einheitliche Standards wichtig
- Richtige Anreizstrukturen!



BLS Cargo unterstützt die JNS-Einigung

BLS Cargo hat sich aktiv in die JNS eingebracht. Was wurde erreicht:

- Januar 2026: Massnahmen der JNS in den Bereichen Thermostabilität, minimaler Raddurchmesser und Kontrolle durch EVU kommuniziert.
- August 2026: neue zentrale Massnahme der regelmässigen Inspektion der Radsätze auf Risse. Abhängig vom Alter, bzw. Verschleiss der Radsätze (gemessen anhand der verbleibenden Fläche des Radkranzes) muss jeweils nach 50'000-300'000 km bei allen klotzgebremsten Rädern eine Kontrolle des gesamten Rades stattfinden.
- Spätestens ab Ende 2027 müssen alle Radsätze in Europa gemäss dem JNS-Schema kontrolliert sein.

Die JNS-Taskforce in den folgenden Monaten folgende Themen angehen:

- Automatische Radsatzinspektion durch Zugkontrolleinrichtungen (ZKE)
- Besseres Verständnis und Modellierung der Entwicklung von Rissen und deren Ausbreitung in Rädern von Güterwagen
- Anpassung der Haftung bei Unfällen, die heute primär bei den EVU liegt.

Haltung BLS Cargo zu den jüngsten Entwicklungen

- BLS Cargo begrüsst, dass die Initiativen der Schweizer EVU, des BAV und weiterer Akteure im neuen JNS-Bericht aufgenommen wurden.
- Da der Güterverkehr stark europäisch geprägt ist, sind international harmonisierte Massnahmen aus operativer, wirtschaftlicher und Sicherheits-Perspektive dringend notwendig.
- Wir bedauern, dass sich die europäische Umsetzung noch etwas hinzieht und erst per Ende 2027 verpflichtend ist.
- BLS Cargo setzt in ihrem Verantwortungsbereich sowohl die JNS- als auch die BAV-Massnahmen seit Anfang 2026 bereits um.
- Weiteren Handlungsbedarf sehen wir bei der Haftung bei Unfällen. Hier werden die ECM und Halter von Güterwagen im heutigen Regelwerk nur unzureichend in die Pflicht genommen, womit zu wenig Anreize für risikominimierende Massnahmen. Ansätze zur Anpassung des CUV (Art. 7) werden eng begleitet



Fazit



Weichen richtig stellen

- International die Wettbewerbsbedingungen des SGV vereinfachen, die Infrastruktur bis 2030 verbessern und über Trassenpreise und Betriebsabgeltungen finanzielle Belastungen kompensieren
- BLS Cargo steht als Anbieter im Transit aber auch Binnenverkehr CH zur Verfügung und stützt Diversifikation und Wettbewerb im Markt
- Marktsituation EWLV Fläche in der Formung muss weiter durch Regulator beobachtet und ggf. adjustiert werden. Serviceleistungen müssen zur Verfügung stehen.
- Sicherheit elementar. Neue JNS Regeln zu begrüßen. Haftungsregeln anzugehen.



A decorative vertical line with two white circles is positioned on the left side of the slide. The top circle is larger and serves as a bullet point for the "Danke!" text. The bottom circle is smaller and serves as a bullet point for the contact information.

Danke!

BLS Cargo AG
Freiburgstrasse 130
CH-3001 Bern
blscargo.ch

A large, solid pink circle is located on the right side of the slide. It contains the text "Fragen?" in white, sans-serif font.

Fragen?