



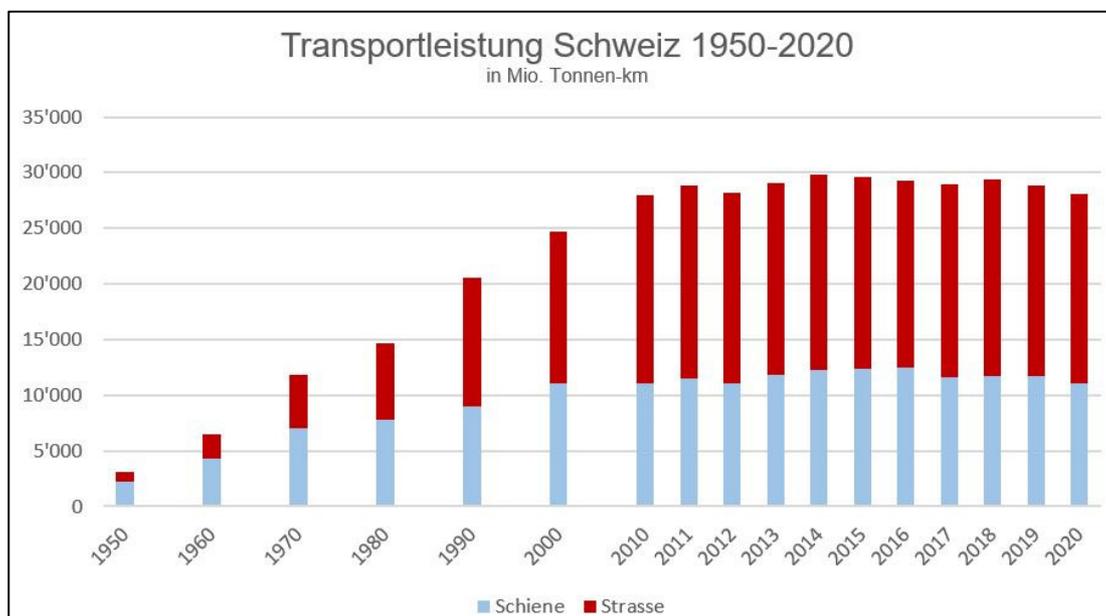
## Faktenblatt

Datum: November 2022

# Der Schienengüterverkehr in der Schweiz

**Der Schienengüterverkehr ist für die schweizerische Volkswirtschaft von grosser Bedeutung. Etwa 40 Prozent der gesamten Gütertransportleistung werden mit der Bahn erbracht. Für den Schienengüterverkehr innerhalb der Schweiz ist der Einzelwagenladungsverkehr am wichtigsten.**

In den vergangenen Jahren betrug die Transportleistung des Schweizer Güterverkehrs auf Strasse und Schiene zwischen 28 und 30 Milliarden Tonnenkilometer. Der Marktanteil der Schiene über alle Segmente liegt bei rund 40 Prozent. Im Teilsegment des alpenquerenden Güterverkehrs wird dank den Massnahmen der Verlagerungspolitik (u.a. NEAT, LSV, 4-Meter-Korridor) ein Schienenanteil von 75 Prozent erreicht. Derweil beträgt der Marktanteil im Teilsegment des nicht-alpenquerenden Binnen-, Import- und Exportverkehrs («Schienengüterverkehr in der Fläche») rund 25 Prozent. Bis Mitte des 20. Jahrhunderts war die Eisenbahn im Gütertransport das vorherrschende Transportmittel gewesen.

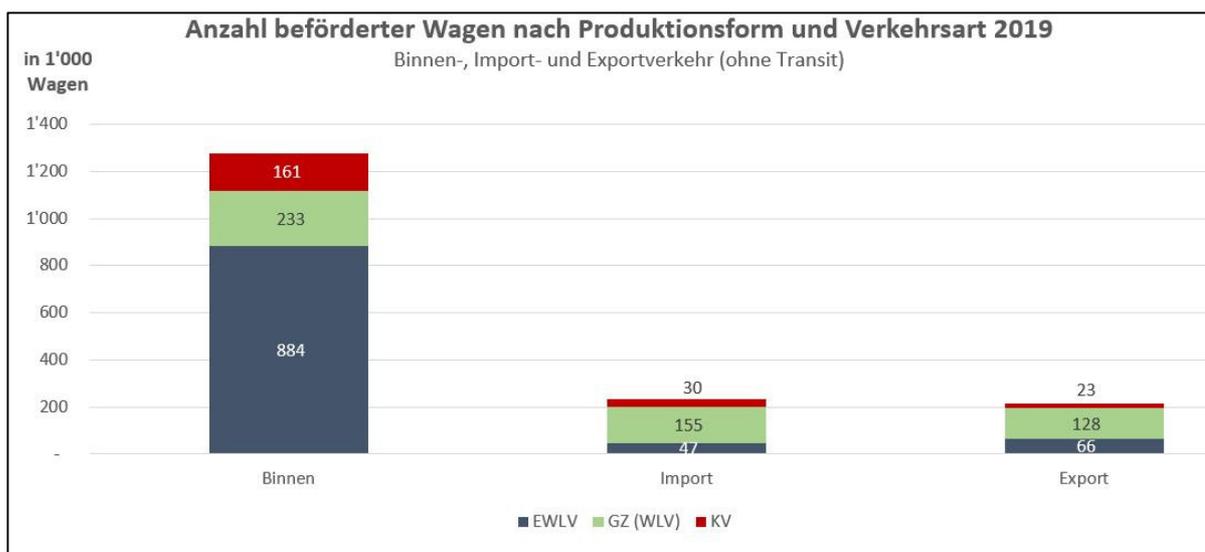


Im Schienengüterverkehr gibt es folgende Produktionsgefässe:

- beim Wagenladungsverkehr (WLV) sind die Güterwagen an das Transportgut angepasst (z. B. Kieswagen, Schiebewandwagen etc.)
- beim kombinierten Verkehr (KV) werden normierte Transportbehälter auf die Bahn verladen, zum Beispiel Container oder Sattelaufleger.

Auf der Basis dieser Produktionsgefässe gibt es verschiedene Verkehrsarten:

- Im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) werden einzelne Güterwagen oder Wagengruppen (meist Wagenladungsverkehr, teilweise aber auch Wagen des kombinierten Verkehrs) aus Anschlussgleisen bei Unternehmen oder ab Freiverladeanlagen regional gesammelt. Anschliessend werden sie zu Zügen formiert und in Rangierbahnhöfe geführt, wo neue Züge für die Versorgung bestimmter Regionen zusammengestellt werden. Am Zielbahnhof werden sie von Rangierarbeitern wieder voneinander getrennt und als einzelne Wagen oder Wagengruppen auf Anschlussgleise, an Freiverlade oder Umschlagsanlagen verteilt. Der EWLV wird ausschliesslich durch SBB Cargo angeboten. Er hat seine grösste Bedeutung im Binnenverkehr.
- Güterzüge des Wagenladungsverkehrs, die vom Abgangsort bis ans Ziel nicht rangiert werden müssen, werden als Ganz- oder Blockzüge bezeichnet. Diese haben vor allem im Export (80 Prozent) und im Import (70 Prozent) eine grosse Bedeutung. Ganzzugsverkehr wird durch verschiedene Anbieter erbracht.
- Der kombinierte Verkehr ist die vorherrschende Verkehrsart im alpenquerenden Schienengüterverkehr. Im Binnen-, Import- und Exportverkehr spielt er eine weniger wichtige Rolle. Er wird durch verschiedene Anbieter erbracht.



Die verschiedenen Transportsysteme sprechen unterschiedliche Nachfragegruppen an: Während es für Ganzzüge erforderlich ist, dass grosse Gütermengen vom gleichen Abgangsort an das gleiche Ziel transportiert werden (z.B. Mineralölerzeugnisse, Erze/Steine/Erden, Holz, Autos), ermöglicht der EWLV den Transport von kleinen Losgrössen (z. B. palettierte Ware, landwirtschaftliche Erzeugnisse). Ganzzüge

verkehren in der Regel nur zwischen grösseren Produktionsstandorten oder/und Lagern. Der EWLV deckt auch den Transport zwischen kleinen Produktionsstätten oder/und Lagern ab. Entsprechend ermöglicht der EWLV eine dichtere Erschliessung mit Bahnangeboten. Verschiedene Branchen, u. a. die chemische und die metallverarbeitende Industrie, der Detailhandel und die Entsorgungs- und Recyclingwirtschaft, stützen ihre Logistik zentral auf die Angebote im Schienengüterverkehr ab.

Während der Schienengüterverkehr durch die Alpen durch den Bund finanziell unterstützt wird, ist der Schienengüterverkehr in der Fläche gemäss Gütertransportgesetz eigenwirtschaftlich zu betreiben. Zwar unterstützt der Bund finanziell Investitionen in Güterverkehrsanlagen und technische Neuerungen, eine finanzielle Unterstützung von Schienengüterverkehrsangeboten ist jedoch nicht vorgesehen (ausser wenn der Bund sich an der Bestellung durch Kantone beteiligt).

Veränderte logistische Bedürfnisse und die sinkende Bedeutung der industriellen Produktion mit entsprechendem Rückgang der Transportmengen im Schienengüterverkehr haben dazu beigetragen, dass der Einzelwagenladungsverkehr ohne eine umfassende Modernisierung nicht mehr kostendeckend erbracht werden kann.

### **City-Logistik und Multimodale Umschlagsplattformen**

Weil die Agglomerationen wachsen und die Warenströme zunehmen, wird die Citylogistik immer wichtiger. Heute erfolgt die Organisation der Logistikketten zur Versorgung der Städte dezentral durch verschiedene Anbieter. Die Entwicklung einer Vielzahl von parallel und individuell organisierten Logistikketten ist raum- und verkehrsintensiv. Für Logistikanbieter wird es zudem aufgrund des starken Siedlungsdruckes immer schwieriger, bestehende Standorte zu halten oder neue Standorte an geeigneter Lage zu entwickeln. Zentrumsnahe multimodale Umschlagsplattformen, die für alle Akteure nutzbar sind (City-Hubs), haben deshalb bedeutendes Potenzial: Sie können den Umschlag von Gütern zwischen den Verkehrsträgern und die Aufteilung in kleinere Losgrößen für die Feinverteilung erleichtern. Der Bund will deshalb durch eine angepasste Förderung entsprechende Investitionen von Marktakteuren unterstützen.

## **Rheinschifffahrt**

Die Rheinhäfen spielen eine wichtige Rolle für Importe und Exporte insbesondere zwischen der Schweiz und Übersee. Sie ermöglichen eine völkerrechtlich abgesicherte Einfuhr von unentbehrlichen Gütern. Ausserdem sind sie Teil der Gütertransportkette im alpenquerenden Verkehr und ein bedeutender Lagerstandort.

Die Schweiz und die vier anderen Mitgliedsstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt haben 2018 vereinbart, dass die Binnenschifffahrt bis 2050 weitgehend emissionsfrei werden soll. Die gemeinsame Erklärung sieht weiter vor, die Rolle der Binnenschifffahrt als wirtschaftlich relevanter Verkehrsträger weiter zu stärken, die Binnenschifffahrt besser in multimodale Logistikketten einzubinden und nationale Förderprogramme noch besser abzustimmen.

Vor diesem Hintergrund will der Bundesrat rechtliche Grundlagen für eine finanzielle Förderung der Binnenschifffahrt schaffen, zum Beispiel mit Investitionsbeiträge für die Umrüstung auf klimafreundliche Schiffsantriebe oder Betriebsbeiträge für die Verlagerungen von Gütertransporten auf Schiffe. Die bestehende Förderung von Hafenanlagen für den kombinierten Verkehr soll dabei weitergeführt werden. Ebenfalls setzt sich der Bund verstärkt für die Sicherung der schweizerischen Rheinhäfen als Gütertransportinfrastruktur von nationaler Bedeutung ein und unterstützt die Weiterentwicklung dieser Infrastrukturen.

### **Für weitere Auskünfte:**

Bundesamt für Verkehr  
Information  
058 462 36 43  
[presse@bav.admin.ch](mailto:presse@bav.admin.ch)