

Schienengütermarkt Schweiz

Mehr Akteure, doch kaum mehr Binnenwettbewerb

Zwar haben aktuell über 20 Eisenbahnunternehmen in der Schweiz eine Netzzugangslizenz. Doch noch immer gilt: Wer Güter auf der Schiene transportieren will, kommt um die Grossen kaum herum. Wie sich einige Kleine dennoch behaupten.

**Benjamin Bitoun**

Publiziert: 05.12.2023, 04:00 Uhr

Geändert: 05.12.2023, 10:15 Uhr



Kleine Güterbahnen wie die Frauenfelder UTL beleben den Wettbewerb im Schweizer Schienengütermarkt. Foto: UTL

Eigentlich ist es einfach: Ohne Gütertransport droht einer Volkswirtschaft (und ihrer Bevölkerung) der Kollaps. Und ohne Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene, keine Verkehrswende. Doch weil Güter nicht wählen gehen, gilt das Hauptaugenmerk bahnaffiner Politikerinnen und Politiker vorwiegend dem Personen-, und nicht dem Güterverkehr.

Weil die Schweiz aber ihre Verlagerungsziele nicht erreicht, hat der Bundesrat vor wenigen Tagen zusätzliche Massnahmen vorgeschlagen, um den Schienengütermarkt zu stärken. Zum einen sollen die LSVA-Tarife im Rahmen der allgemeinen Teuerung auf den 1. Januar 2025 erhöht werden.

Zum anderen will er eine Rechtsgrundlage schaffen, um speziell den Schweizer Binnenverkehr stärker zu fördern und

dadurch auf Strecken unter 600 Kilometern mehr Gütertransporte von der Strasse weg auf die Bahn zu bringen. Im Parlament stehen derzeit zudem zwei Varianten für die Förderung des für den Binnenmarkt so wichtigen Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) zur Diskussion. Die wahrscheinliche der beiden zielt auf eine finanzielle Förderung des EWLV durch den Bund ab, in dem dieser die Anbieterin SBB Cargo unterstützt.

Hört man sich in der Branche und bei den Wirtschaftsverbänden um, so wünschen sich die meisten in der Schweiz tätigen Eisenbahnunternehmen (EVU) aber vor allem eines: Mehr Wettbewerb und Effizienz im Bahngüterverkehr – und gleich lange Spiesse. Um eine Verzerrung des Wettbewerbs auf dem Schienengütermarkt durch eine subventionierte Güterbahn (SBB Cargo) zu verhindern, müssen Querfinanzierungen und eine Kannibalisierung zwischen Wagenladungs- und Ganzzugverkehr unbedingt vermieden werden, lautet die Forderung.

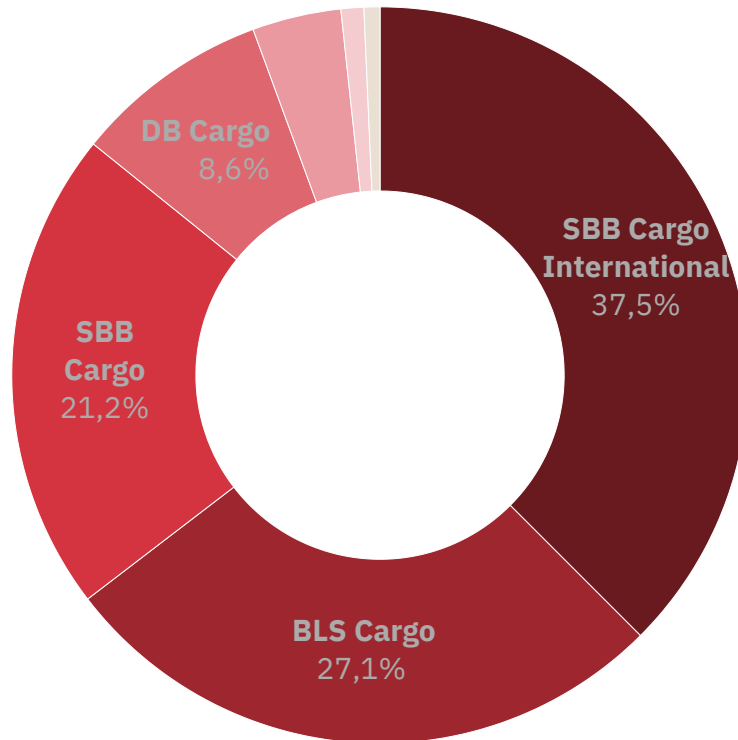
Wettbewerb greift nur im Alpen transit

Fakt ist: Entgegen den Entwicklungen im Ausland herrscht in der Schweiz bislang zwischen den Güterbahnen nur im alpenquerenden Güterverkehr echter Wettbewerb. Zwar teilen auch hier mit SBB Cargo International, BLS Cargo und der Schweizer SBB-Gütertochter SBB Cargo drei EVU fast 86 Prozent des Marktes unter sich auf. Doch auch DB Cargo und die europäische Güterbahn TX Logistik kamen im ersten Halbjahr dieses Jahres auf signifikante Marktanteile. Bei DB Cargo belief sich der Marktanteil, gemessen an Nettotonnen-Kilometern auf 8,6 Prozent, bei TX Logistik auf knapp 4 Prozent.

SBB und BLS dominieren den Alpentransit

Marktanteile im alpenquerenden Güterverkehr im 1. Halbjahr 2023, nach Nettotonnen, in Prozent

SBB Cargo International BLS Cargo SBB Cargo
DB Cargo TX Logistik Sonstige Railcare



Grafik: bit; Quelle: BAV; Semesterbericht; Verlagerungsbericht; [Daten herunterladen](#)

Auch was den Umsatz anbelangt, so bewegen sich die Wettbewerberinnen im Alpentransit mit Ausnahme von DB Cargo, der grössten europäischen Güterbahn (Jahresumsatz 2022: knapp 5 Milliarden Euro) nahezu auf Augenhöhe: SBB Cargo International erwirtschaftete im letzten Jahr einen Umsatz von 289 Millionen Franken und BLS Cargo 270 Millionen Franken. Die zur Mercitalia Gruppe und damit zur italienischen Staatsbahn gehörende TX Logistik kam 2022 auf einen Umsatz von umgerechnet knapp 295 Millionen Franken.

Zaghafter Binnenwettbewerb

Doch auf dem Schweizer Binnenmarkt sieht die Situation anders aus. Zwar sind aktuell über 20 Eisenbahnunternehmen im Besitz einer Netzzugangslizenz und können damit eigene Verkehre fahren. Doch wer innerhalb der Schweiz Güter auf der Schiene transportieren will, der kommt an SBB Cargo nicht vorbei.

SBB Cargo erbringt laut eigenen Angaben ein Siebtel der Schweizer Güterverkehre und transportiert täglich 180 000 Tonnen an Waren quer durch die Schweiz. Die Güterverkehrstochter der SBB beschäftigt rund 2300 Mitarbeitende.

Als Nummer zwei der Schweiz ist BLS Cargo nicht nur im Geschäft mit Import- und Exportzügen zwischen den Benelux-Staaten, der Schweiz und Italien tätig, sondern auch im Binnenverkehr. Die Güterbahn bietet verschiedene Schienentransporte an, unter anderem tägliche Verbindungen direkt zu Fabriken.

Zwar verfügt das Bundesamt für Verkehr (BAV) laut eigenen Aussagen nicht über eine Liste der in der Schweiz tätigen Güterbahnen. Doch fest steht: Hinter den Nummern eins und zwei tut sich eine Lücke auf, was die Marktanteile anbelangt; der Abstand zu den nächstgrössten Unternehmen ist gross. Da gibt es beispielsweise DB Cargo Schweiz. Die Güter-Tochter der Deutschen Bahn hat im vergangenen Jahr gemäss eigenen Angaben mit insgesamt 4850 Zügen knapp 4 Millionen Tonnen Güter durch die Schweiz transportiert.

Oder das EVU Railcare. Als dieses im Oktober 2021 von SBB Cargo den gesamten Wagenladungsverkehr des Einzelhändlers Coop übernahm, entstand eine weitere Wettbewerberin mit Gewicht in der Branche. Im letzten Jahr realisierte Railcare über 337 000 Umschläge zwischen Lkw und Bahn.

Daneben arbeitet die Coop-Güterbahn auch für Drittkunden: Für die Tessiner Grosshändler Punto Fresco beispielsweise transportiert Railcare über hundert Fürchte- und Gemüse-sorten aus dem Mittelmeerraum in die Schweiz.

Kleine Player suchen sich Nischen

Und dann gibt es noch die Kleinen, die erfolgreich Nischen besetzen. Der Bahndienstleister MEV beispielsweise nutzt seine Schweizer Netzzugangslizenz dazu, um Lokpersonal auszubilden und dieses unter anderem Baufirmen für die Baustellenlogistik zur Verfügung zu stellen. Die HSL Schweiz GmbH, eine Tochter der internationalen HSL-Gruppe, bietet seit 2022 Transporte von Öl- und Chemieprodukten aus Deutschland, den Benelux-Staaten und Polen in die Schweiz an.

Die Frauenfelder TR Transrail wiederum übernimmt seit 2021 den gesamten Schweizer Zuckerrüben-transport und be-treibt Holztransporte aus Deutschland in die Schweiz. Das Unternehmen komme vor allem zum Zug, wenn komplexe Logistikkonzepte gefragt seien, die Liefertreue gegeben sein müsse oder das Transportvolumen schwanke, teilt TR Trans-rail mit.



Ein Transrail-Güterzug voller Zuckerrüben in der Zuckerfabrik Aarberg (BE). Foto: Matthias Spicher

Damit scheint das Unternehmen sehr erfolgreich: «Wir transportieren rund 600 000 Tonnen pro Jahr – Tendenz stark steigend», sagt Geschäftsführer Daniel de Jong. Damit erwirtschaftet das Unternehmen das über 22 Güterloks und 50 feste Mitarbeitende verfügt sowie auf einen mit anderen EVU geteilten Mitarbeiter-Pool von weiteren 200 Personen zurückgreifen kann, gemäss de Jong einen jährlichen Umsatz in tiefer, zweistelliger Millionenhöhe.

Doch stünden kleine Unternehmen wie Transrail auf dem Schweizer Schienengütermarkt vor grossen Herausforderungen, so Geschäftsleiter de Jong. Die Grösste sei es, sich von einer reinen Spotverkehrsanbieterin auf Zuruf weiterzuentwickeln; zu regelmässigen Aufträgen mit einer definierten Anzahl von Verkehren pro Jahr zu kommen und danach zu einem regelmässigen Güterverkehr, der dem Unternehmen eine fixe Grundlast biete.



Mit Spezialtransporten erfolgreich: Ein Güterzug der TR Transrail. Foto: Georg Trüb (Transrail)

Von den Schwierigkeiten der Kleinen weiss auch Stefan Meixner. Er ist Geschäftsführer der Schweizer Umwelt + Transportlogistik UTL. Das EVU wurde 2002 gegründet, um Züge für Baustellenlogistik zu betreiben. Seit 2021 fährt das Güterbahnunternehmen auch eigene Verkehre und kam im letzten Jahr auf eine Transportleistung von 4733 Nettotonnenkilometer.

UTL erwirtschaftete dabei laut eigenen Angaben mit zwei eigenen und fünf bei Bedarf zugemieteten Loks mit 12 Mitarbeitenden eine jährlichen Umsatz im einstelligen Millionenbereich. Nun wolle sich das Unternehmen in der D-A-C-H-Region rund um den Bodensee einen Namen für Last-Minute-Aufträge im grenzüberschreitenden Güterverkehr machen. «Es zeigt sich, dass wir aufgrund unseres Credo heute be-

stellt, morgen gefahren» viele sehr kurzfristige Anfragen erhalten,» sagt Geschäftsführer Meixner.

Liberalisierung in Deutschland deutlich weiter

Private Güterbahnen wie Meixners UTL oder TR Transrail zeigen, dass Wettbewerb im Schweizer Binnenmarkt zumindest im Ansatz möglich ist. Dass die Entwicklung aber erst in den Kinderschuhen steckt, zeigt der Blick nach Deutschland: In den letzten 15 Jahren sind die Marktanteile von privaten Güterbahnen sukzessive gestiegen. Heute vereinen private Player 59 Prozent des deutschen Schienengütermarkts auf sich – zu den erfolgreichsten gehören wiederum SBB Cargo (Deutschland) und BLS Cargo.

Mehr Wettbewerb in Deutschland

Marktanteile im Schienengüterverkehr in Deutschland, 2022, nach Tonnen

DB Cargo

42,6%

Captrain Deutschland

6,1%

SBB Cargo Deutschland

5,2%

BLS Cargo

4,6%

Metrans Rail (DE)

4,1%

TX Logistik

3,7%

box Xpress

2,8%

RTB Cargo

2,1%

RheinCargo

2,1%

Railcargo Carrier - Germany

2,0%

Lineas

1,7%

LTE Germany

1,4%

1,3%

«Der Erfolg der privaten Güterbahnen hat den Güterverkehr
Retrack

auf der Schiene vor der Bedeutungslosigkeit gerettet» kom-

1,3%

mentiert durch den Erfolg, vor allem vornehmlich der UTL

TERBAHNEN, einer Vereinigung aus über 100 privaten, regio-

nalisierten Güterverkehrsunternehmen.

1,3%

SCHIENENGÜTERVERKEHR DIE ENTWICKLUNG.

Sonstige

17,7%

tont jedoch UTL-Geschäftsführer Stefan Meixner: Die

Grafik: bit; Quelle: Die Güterbahnen (Wettbewerber-Report); [Daten herunterladen](#)
Schweiz sei in einer anderen Ausgangslage als Deutschland.

Dies unter anderem wegen den kurzen Wegen. «Die Schweiz

ist vor allem durch den Transit-, den Binnen-Ganzzugs- und

durch den Wagenladungsverkehr geprägt.» Doch würde der

Wettbewerb gefördert, wenn alle Eisenbahnunternehmen

nach den Regeln der freien Marktwirtschaft agieren müss-

ten, sagt Meixner.

Benjamin Bitoun arbeitet seit 2014 für Tamedia. Vor seinem Wechsel zum VerkehrsMonitor war er für die Zeitungen «Der Bund» und «BZ Berner Zeitung» tätig. Er hat an der Universität Fribourg Journalistik, Geschichte und Germanistik studiert. An der Columbia University in New York hat er eine Ausbildung zum Datenjournalisten absolviert. [Mehr Infos](#)

Fehler gefunden? [Jetzt melden.](#)

