

Medienreise der Schweizer Bahnjournalisten

Fachtagung in MuttENZ: «Versorgung der Schweiz
aus Norden auf der Schiene»

Boris Boskovic

Leiter Produktmanagement/Vertrieb Belgien, West-Ost



Die Rolle von BLS Cargo für die Versorgung der Schweiz

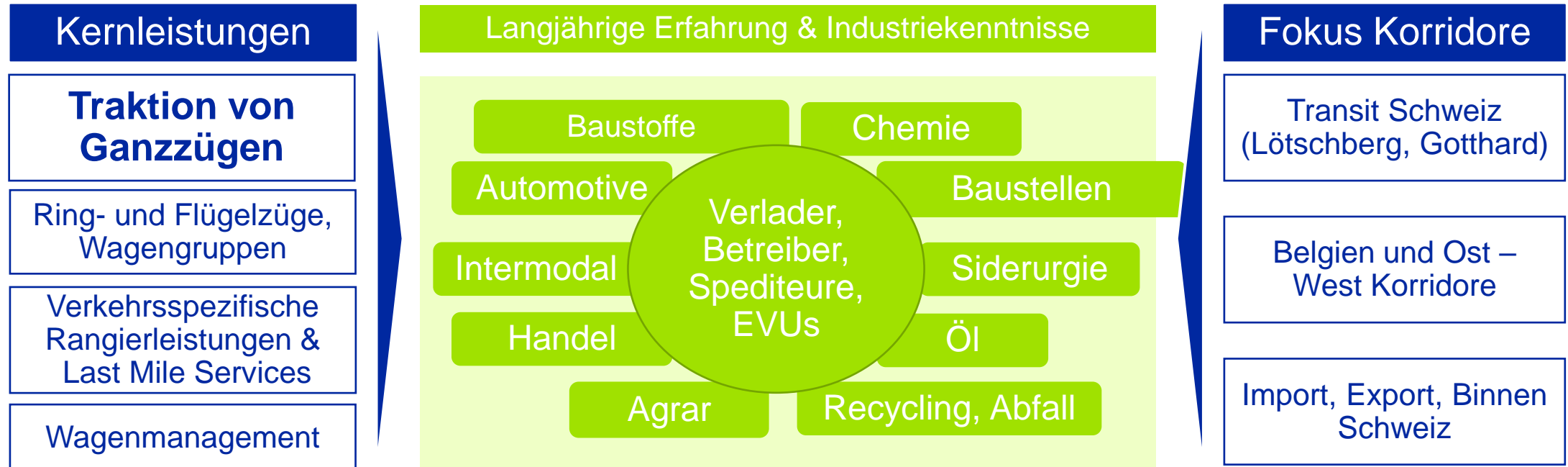
—○ Wer wir sind

- BLS Cargo AG gegründet 2001; Aktionäre: BLS, Ambrogio und Captrain Holding
- Mehr als 450 Mitarbeitende in B, D, CH, I
- Zusätzlich 170 Mitarbeitende BLS (Lokpersonal, Werkstätte)
- Ca. 150 Lokomotiven, mehrheitlich Mehrsystemloks
- 20 200 Züge (2023)
- Tochtergesellschaften:
 - Crossrail Benelux N.V. (100%; 2019)
 - BLS Cargo Deutschland GmbH (100%; 2007)
 - BLS Cargo Italia S.r.l. (100%, 2006)



—○ Unser Angebot

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



Dienstleistungen im Schienengüterverkehr

– Nord-Süd-Korridor Nordsee-Mittelmeer (Transit)

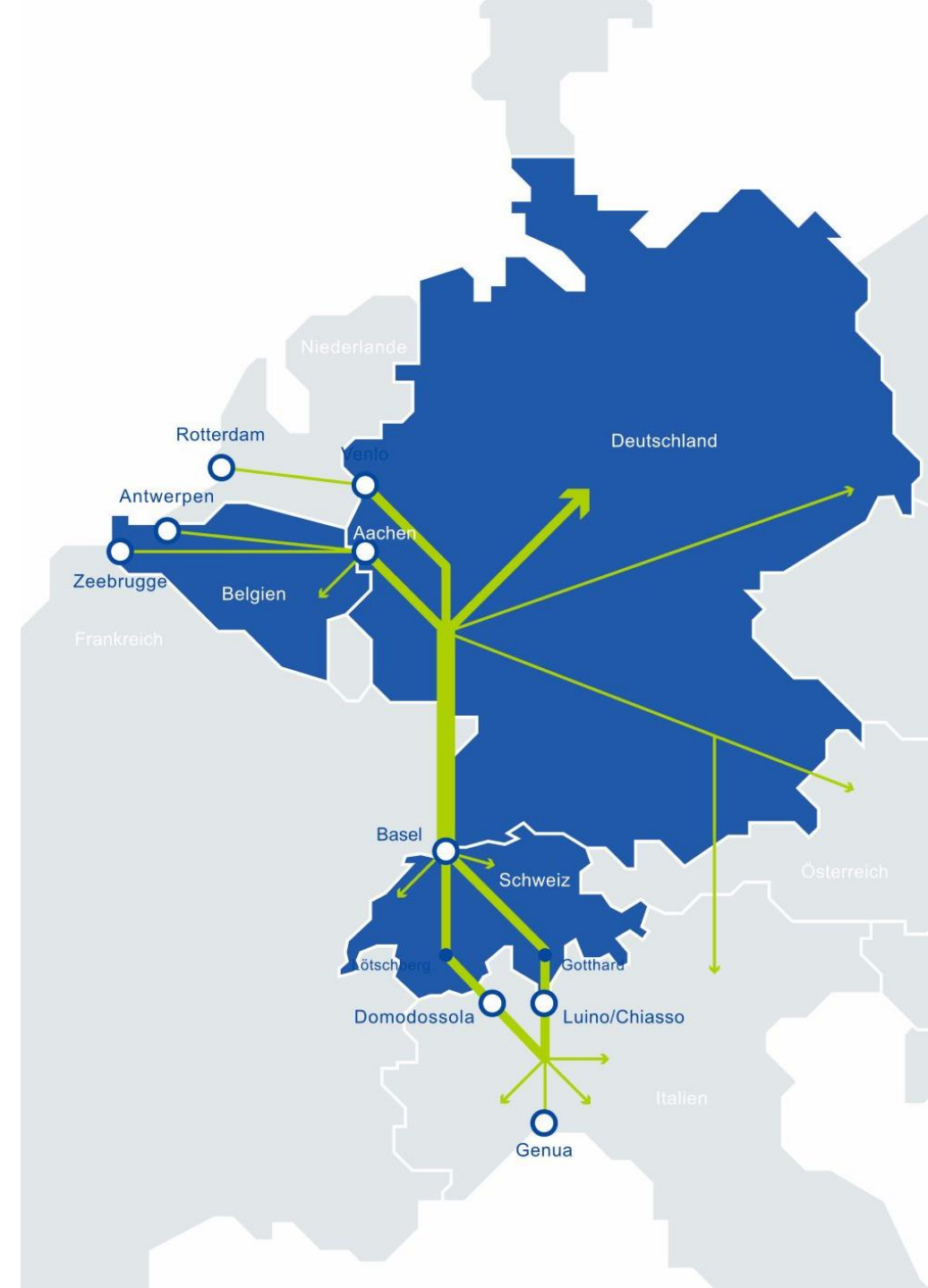
- Belgien-Italien
- Niederlande-Italien
- Deutschland-Italien
- Frankreich-Italien

– Import und Exportverkehr Schweiz (Bimpex)

- Belgien-Schweiz
- Niederlande-Schweiz
- Deutschland-Schweiz
- Italien-Schweiz
- Innerhalb Schweiz

– Belgien und Ost-West-Korridore (Ost-West)

- Belgien-Belgien
- Belgien-Deutschland
- Deutschland-Italien (Brenner)
- Belgien-Polen
- Belgien-China



—○ Unsere Kunden: Verlader, Betreiber, Spediteure, EVU

Transit CH



Binnen-, Import- und Export CH



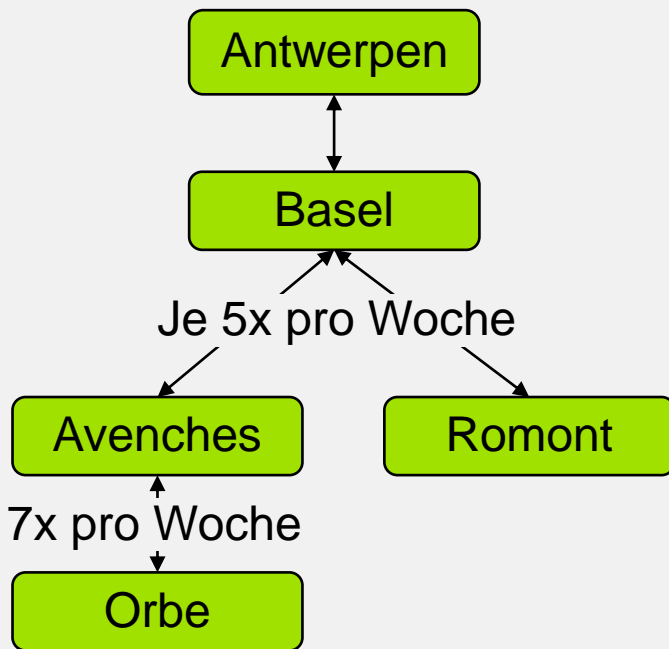
Belgien, Ost-West



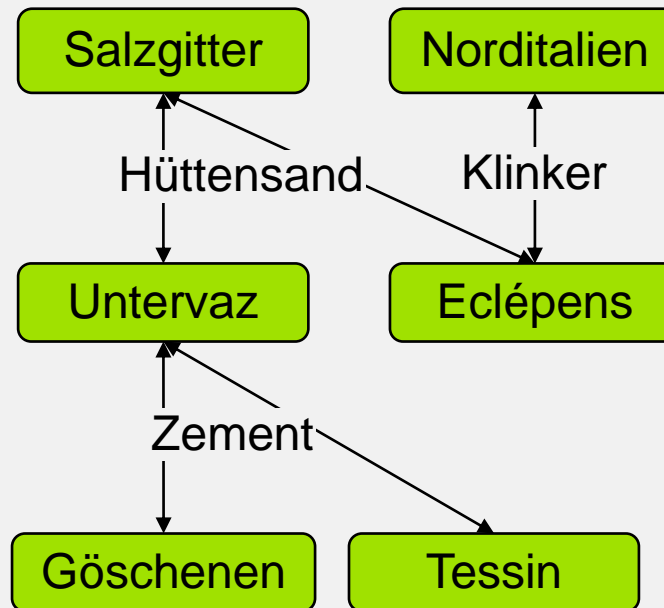
Fokus Bimpex

BLS Cargo fährt rund 5'000 Bimpex-Züge pro Jahr (ca. 10% Marktanteil)

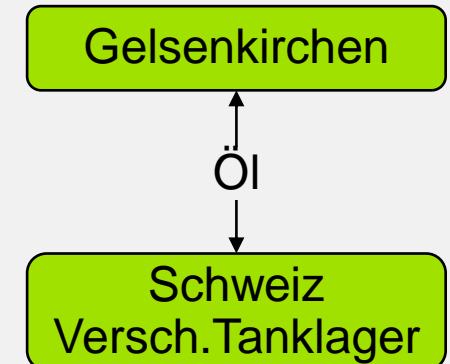
Beispiel 1: Ringzüge, Last-Mile Loks, Rangierleistungen, Wagenstellung



Beispiel 2: Doppeltraktion, Wagenstellung, Rangierleistung, Flügelzüge



Beispiel 3: Durchgehende Lok, Rangierleistungen



—○ Externe Herausforderungen



Trassenpreise Schweiz und Deutschland

- Trassenpreise sind relevanter Kostenfaktor für EVU
- Wichtiger Hebel für Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse
- In vergangenen Jahren ist Instabilität grösser geworden, teils getrieben durch Energiepreise. Risiko kurzfristiger Preissprünge ist gestiegen.
- Trassenpreise müssen planbar und verlässlich sein, damit Verkehre offeriert und geplant werden können

Gezahlte Trassenpreise im Schienengüterverkehr

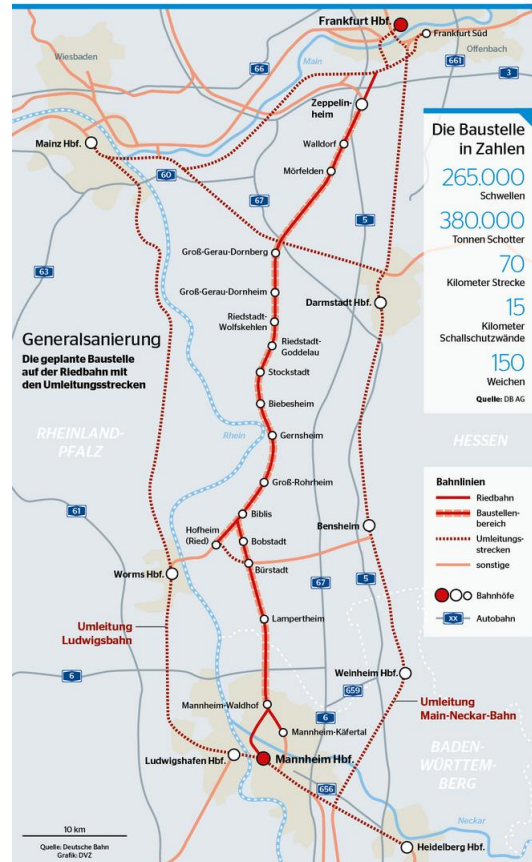
Euro/Trassenkilometer für einen Standard-Güterzug
(Trassenpreis DB Netz/InfraGO AG mit Trassenpreisförderung)



NEE

Infrastruktursituation kritisch – «das neue normal»

- Bis 2030 / 2040 massive Baustellen in Deutschland geplant.
- Wichtige Ausbauten in Deutschland mit viel Verspätung (Karlsruhe – Basel)
- Baustellen überfordern das System, Komplexität ist nicht mehr beherrschbar
- Ausweichrouten nur bedingt vorhanden



Welche Bahnstrecken zwischen 2024 und 2030 generalsaniert werden

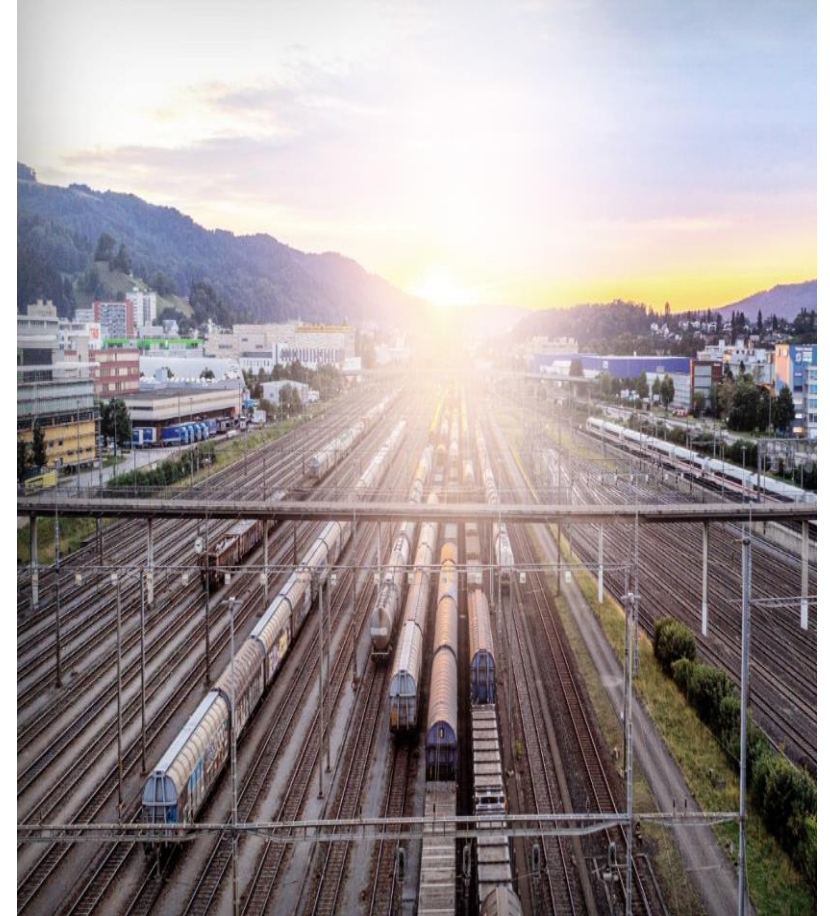


- | | |
|--|---|
| 2024
Frankfurt/Main–Mannheim | 2028
Köln–Bonn–Koblenz |
| 2025
Hamburg–Berlin
Emmerich–Oberhausen | Koblenz–Mainz
Bebra–Fulda
Würzburg–Nürnberg |
| 2026
Hamburg–Hannover ¹⁾
Hagen–Wuppertal–Köln
Troisdorf–Koblenz
Koblenz–Wiesbaden
Nürnberg–Regensburg
Obertraubling–Passau | 2029
Hamburg–Hannover ¹⁾
Bremen/Rothenburg–Wunstorf
Lehrte–Groß-Gleidingen
Bebra–Erfurt
Aachen–Köln
Forbach–Ludwigshafen
Stuttgart–Ulm (Altbaustrecke) |
| 2027
Lübeck–Hamburg
Bremerhaven–Bremen
Lehrte–Berlin
Hamm–Düsseldorf–Köln
Frankfurt/Main–Heidelberg
München–Rosenheim
Rosenheim–Salzburg | 2030
Bremen–Osnabrück
Osnabrück–Münster
Münster–Recklinghausen
Minden–Wunstorf
Weddel–Magdeburg
Kassel–Friedberg
Würzburg–Ansbach–Treuchtlingen
Mannheim–Karlsruhe
Ulm–Augsburg |
| 2028
Bremen–Hamburg
Nordstemmen–Göttingen
Uelzen–Stendal
Stendal–Magdeburg
Hagen–Unna–Hamm | |

1) vorbehaltlich weiterer Entscheidungen.
Quelle und Dateivorlage: Deutsche Bahn/F.A.Z.-Grafik Brocker

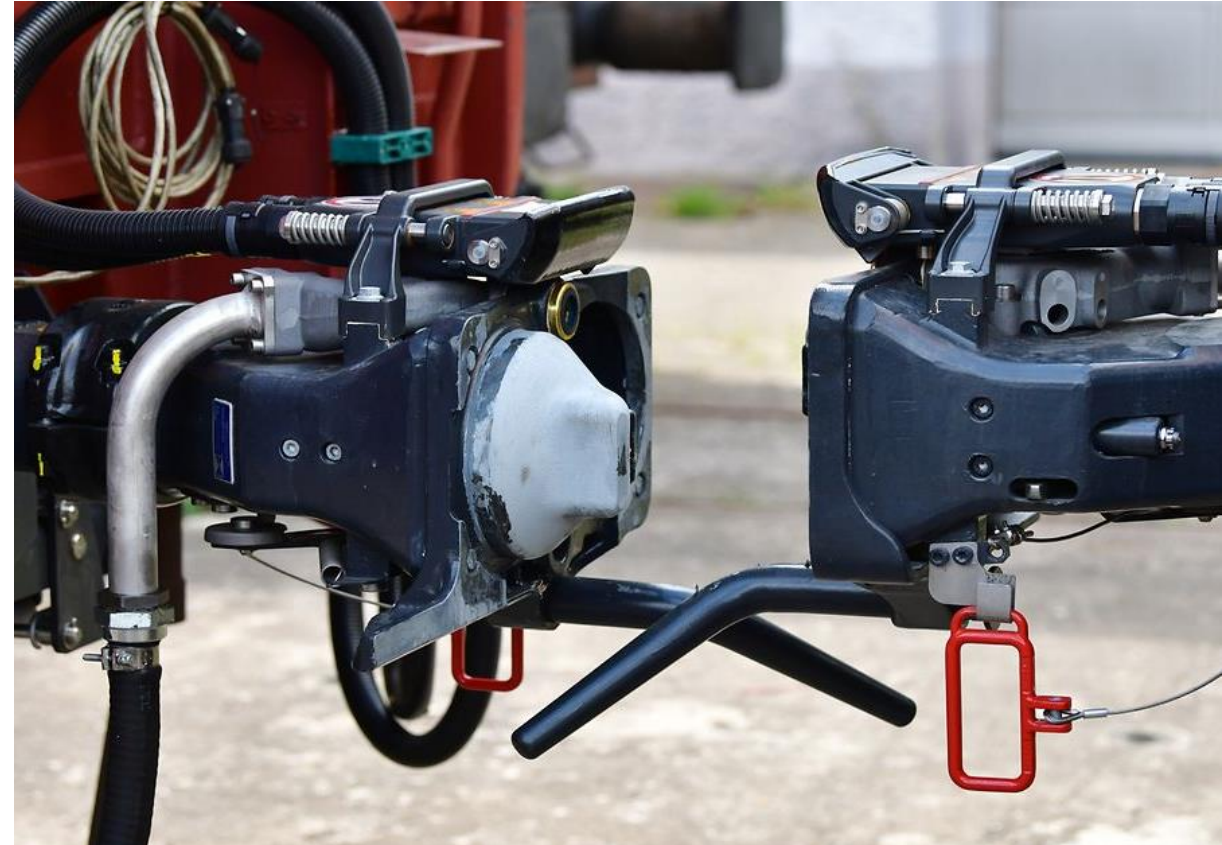
—○ Schienengüterverkehr in der Fläche

- BLS Cargo ist auf Ganzzüge & KV spezialisiert und wird auch zukünftig keinen Wagenladungsverkehr anbieten
- BLS Cargo hat Unterstützung der neuen EWLIV-Förderung von konkreten Bedingungen abhängig gemacht
 - EWLIV- und Ganzzuggeschäft müssen finanziell getrennt werden
 - EWLIV-Förderung darf Wettbewerb im Ganzzugverkehr nicht untergraben
 - Last Mile-Dienstleistungen sind weiterhin diskriminierungsfrei anzubieten
- Trassenpreiserhöhungen zu Gunsten des EWLIV wird BLS Cargo nicht akzeptieren



—○ Digitale automatische Kupplung

- DAC generiert vor allem im Einzelwagenladungsverkehr Nutzen. Kein Business Case für Ganzzugverkehre & Kombiniertes Verkehre
- Finanzierung ist wie bei zahlreichen weiteren technologischen Innovationen, die parallel verfolgt werden (z.B. ERTMS (ETCS)), nicht sichergestellt
- Rolle der Behörden sollte sich darauf konzentrieren, Interoperabilität zu verbessern und nationale Barrieren abzubauen, statt operativen Betrieb einzelner Marktsegmente zu verbessern.
- BLS Cargo spricht sich gegen DAC-Pflicht aus, da Nutzen für Ganzzugsverkehr zu gering und Kosten zu hoch.



Bildquelle: DB Cargo

Danke!

BLS Cargo AG
Bollwerk 27
CH-3001 Bern
blscargo.ch

Noch
Fragen?