

# 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



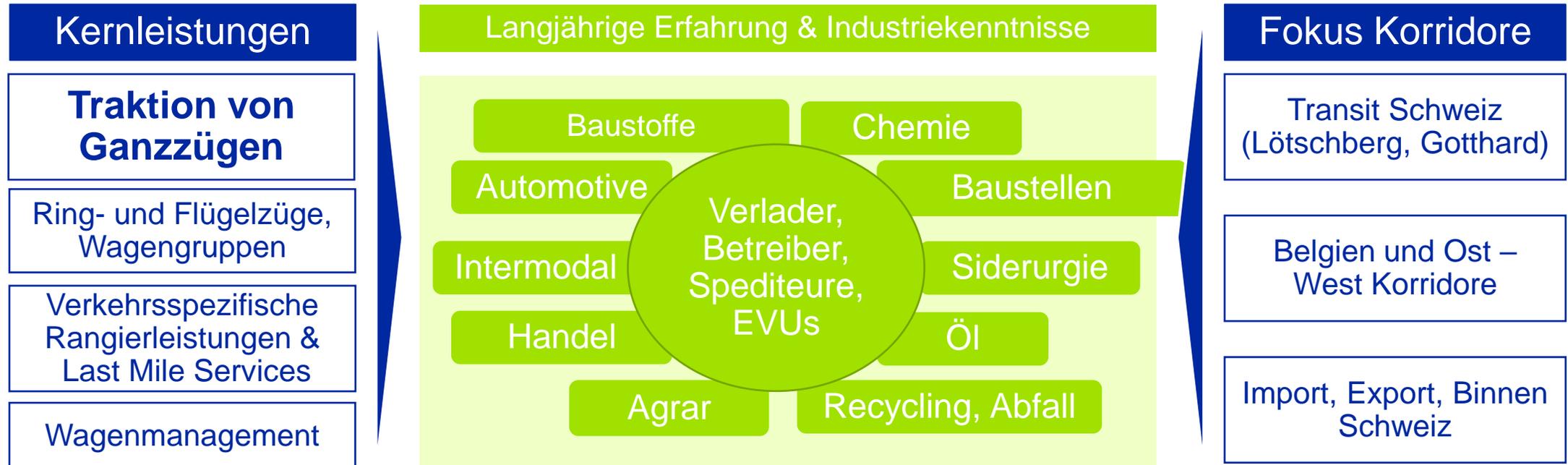
## —○ Wer wir sind

- 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)

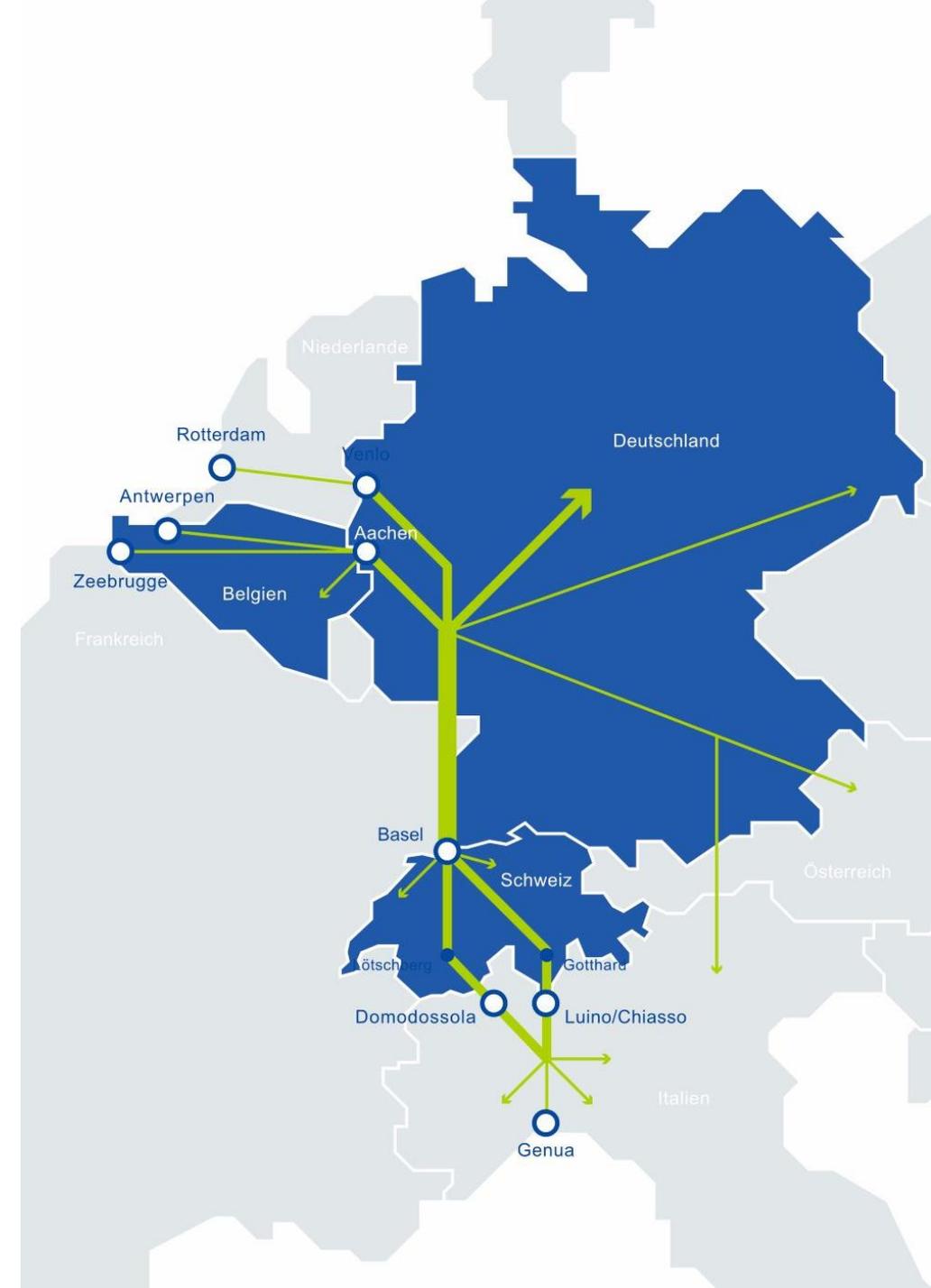
- Belgien-Italien
- Niederlande-Italien
- Deutschland-Italien
- Frankreich-Italien

## – 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



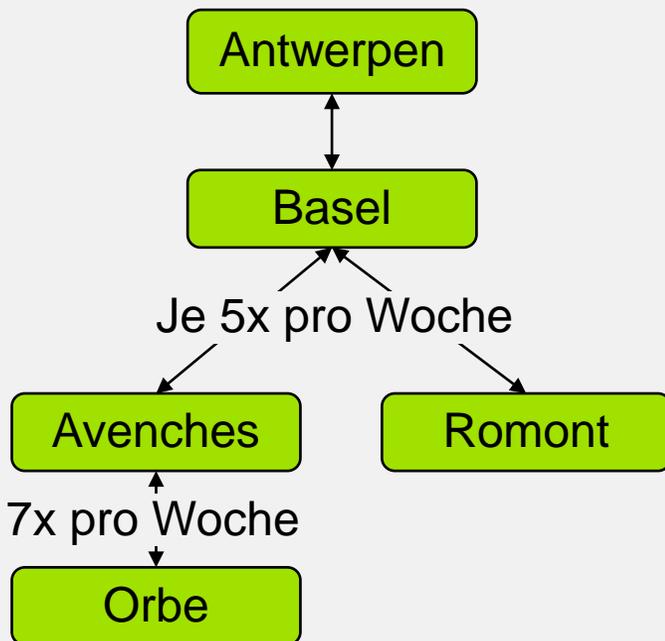
## Belgien, Ost-West



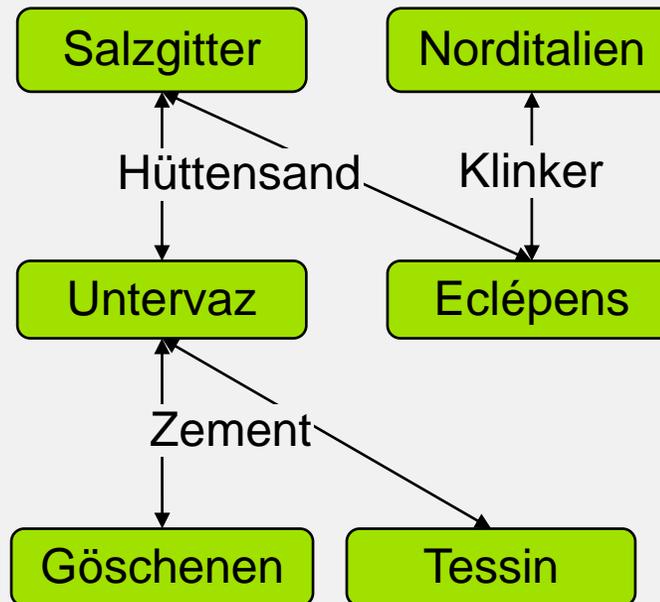
# Fokus Bimpex

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

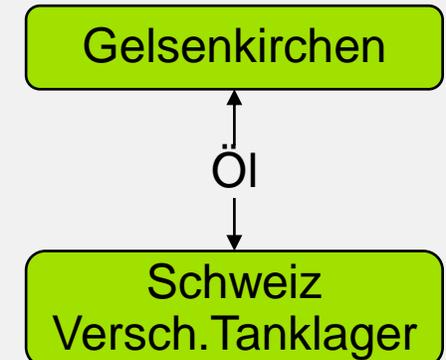
**Beispiel 1:** Ringzüge, Last-Mile Loks, Rangierleistungen, Wagenstellung



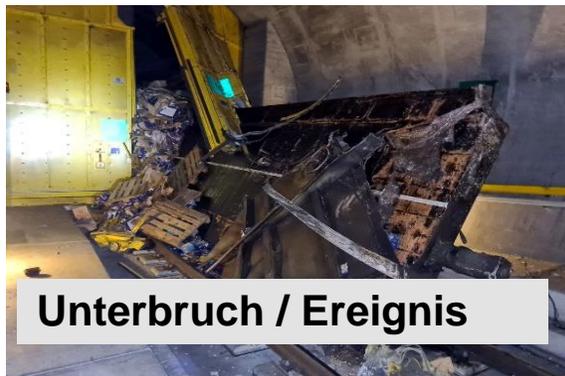
**Beispiel 2:** Doppeltraktion, Wagenstellung, Rangierleistung, Flügelzüge



**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

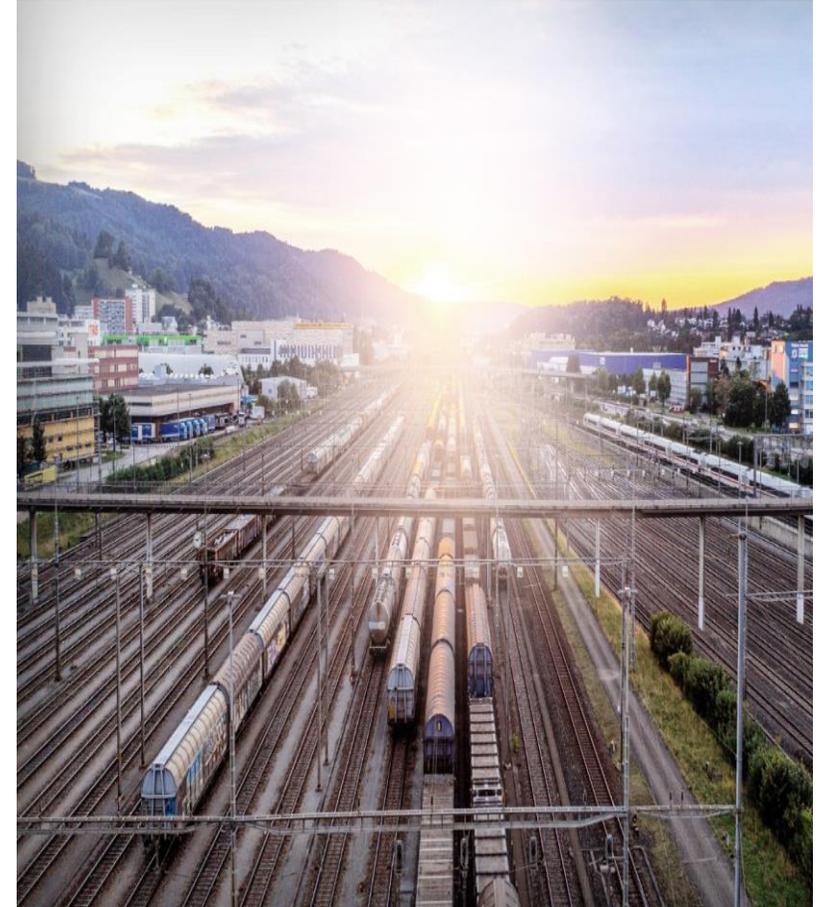


- |  |   |
|--|---|
| <b>2024</b><br>Frankfurt/Main–Mannheim   | <b>2028</b><br>Köln–Bonn–Koblenz  |
| <b>2025</b><br>Hamburg–Berlin<br>Emmerich–Oberhausen   | Koblenz–Mainz<br>Bebra–Fulda<br>Würzburg–Nürnberg   |
| <b>2026</b><br>Hamburg–Hannover <sup>1)</sup><br>Hagen–Wuppertal–Köln<br>Troisdorf–Koblenz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

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

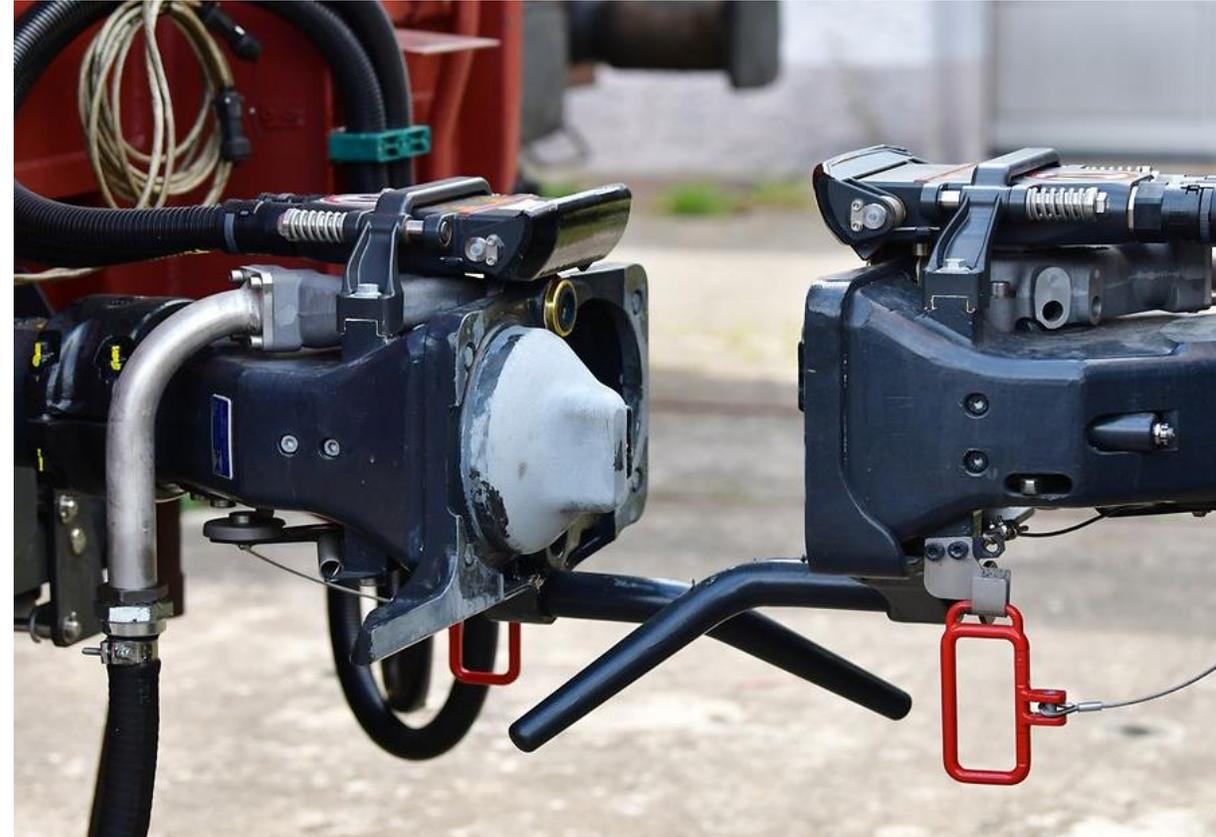
# —○ Schienengüterverkehr in der Fläche

- 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](http://blscargo.ch)

Noch  
Fragen?