

Bern, 17. September 2025

## Neuausrichtung von SBB Güterverkehr sichert umweltfreundlichen Güterverkehr

Der Güterverkehr der SBB ist nur überlebensfähig, wenn er sich neu ausrichtet. Dieser Artikel beantwortet die wichtigsten Schritte auf dem Weg dazu, insbesondere in Bezug aufs Tessin.

### Das Wichtigste in Kürze

- ❑ Mit der geplanten Neuausrichtung stellt SBB Cargo einen umweltfreundlichen Güterverkehr in der Schweiz langfristig sicher und erhält so Arbeitsplätze.
- ❑ Transformation ist nötig: Der Güterverkehr der SBB schreibt ein jährliches Defizit von CHF 80 Mio. — er muss eigenwirtschaftlich werden, denn der Güterverkehr ist gemäss Auffassung der Politik kein Service Public.
- ❑ Schweizweit kommt es zu einem Abbau von rund 65 Stellen bis Ende 2025, davon rund 40 Stellen im Tessin. Im Tessin wird es aber keine Kündigungen geben. Zurzeit werden SBB-intern Lösungen gesucht. Die SBB nehmen ihre Verantwortung aus Arbeitgeberin im Tessin wahr.
- ❑ Der Kombinierte Verkehr in der Schweiz fokussiert auf die Nord-Süd-Achse.
- ❑ Das Verlagerungsziel der Schweiz im Transitverkehr bleibt trotz vorzeitigem Ende der RoLa rollende Landstrasse bestehen: Die SBB trägt dazu bei, dass langfristig mehr Güter auf die Schiene kommen. Das funktioniert nur, wenn der Güterverkehr effizient und wirtschaftlich arbeiten kann.

### Die Ausgangslage

Die SBB transportieren Güter klimafreundlich auf der Schiene – mit Einzelwagen, Ganzzügen und kombiniertem Verkehr (KV). Seit Jahren schreibt der SBB Güterverkehr rote Zahlen, hat ein strukturelles Defizit von jährlich 80 Millionen Franken sowie überalterte Loks und Güterwagen. Ziel ist ein finanziell eigenständiger Schienengüterverkehr, wie es der Bund als Eigner verlangt. Güterverkehr in der Schweiz ist kein Service-Public-Angebot.

Den Rahmen dafür bildet das 2022 vorgestellte Konzept «Suisse Cargo Logistics». Weitere Informationen dazu auf der SBB Webseite [«Für mehr Güter mehr Bahn»](#). Es sieht vor, dass die Bahn in Kombination mit der Strasse schwere Güter auf langen Strecken transportiert, wo dies von den Kunden nachgefragt wird. Dafür müssen alle einen Beitrag leisten: der Bund mit vorübergehender Subventionierung, die Kunden mit marktgerechten, fairen Preisen und auch die SBB selbst, die den Schienengüterverkehr effizienter machen und Kosten sparen muss. Dafür investiert die

SBB in moderne Loks, Güterwagen und Automatisierung und richtet den Güterverkehr grundlegend neu aus.

## Neuausrichtung Kombiniertes Verkehr

Im Kombinierten Verkehr (KV) werden Container, Tank-Container, Wechselbehälter oder LKW-Trailer in Kombination von Strasse und Schiene transportiert. Der Umlad von der Strasse auf die Schiene findet in der Regel mit einem Kran an einer Umschlagsanlage statt. Typische Güter sind Pakete, Chemikalien oder Konsumgüter. Der KV macht lediglich rund sechs Prozent der Transportleistung von SBB Cargo Schweiz aus. Aktuell fährt die SBB beim KV bei einem Umsatz von 18 Millionen Franken 12 Millionen Franken Verlust ein. Um den KV gemäss den Vorgaben des Bundes wirtschaftlich zu machen, richtet die SBB diesen neu aus. Als erste konkrete Massnahme stellt die SBB – wie im Mai 2025 kommuniziert – den Betrieb von schweizweit acht Terminals im KV ein und baut per 2026 die erste Verbindung des neuen kostenoptimierten Produktionsmodells gemäss dem Konzept «Suisse Cargo Logistics» auf. Mit dem Shuttle auf der stark nachgefragten Nord-Süd-Achse wird diese Verbindung zwischen Dietikon und Stabio quer durch die Alpen gestärkt und das neue Angebot getestet. Im schlimmsten Fall führt die Neuausrichtung im KV zu täglich 70 zusätzlichen Lastwagen auf den Strassen, also jährlich rund 20 000. Zum Vergleich: Heute fahren 30 Millionen Lastwagen auf der Strasse durch die Schweiz.

Die aktuell schlechte Infrastruktur in Deutschland und die dadurch steigenden Kosten gefährden den kombinierten Verkehr (KV) in ganz Europa, was SBB Cargo International und Hupac unter Druck setzt. Ein neues Produktionsmodell soll hier helfen, das Angebot marktfähig zu machen.

## Partnerzüge

Per Ende Jahr stellt die SBB unrentable Verkehre ein, konkret die Führung von Transitzügen für DB Cargo (sogenannte Partnerzüge). Bei den Partnerzügen handelt es sich um Züge, welche DB Cargo in Deutschland für den Transit nach Italien bündelt und die SBB Cargo Schweiz von Grenze zu Grenze durch die Schweiz fährt. In Chiasso übernimmt die DB Cargo dann diese Züge wieder. Die Verkehre bleiben auf der Schiene, ein anderes EVU wird diese übernehmen. Die weitere Partnerschaft mit DB Cargo im Bereich der Import- und Export-Verkehre von und nach Deutschland ist von diesem Entscheid nicht tangiert.

## Neuausrichtung Einzelwagenladungsverkehr

Im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) werden Güterzüge aus Güterwagen verschiedener Versender und Empfänger zusammengestellt. Die Wagen werden meistens an einer Rampe be- und entladen; zum Beispiel mit Stückgut auf Paletten, mit Briefen, Mineralwasser oder Zement. Hier schreibt die SBB seit Jahren einen hohen zweistelligen Millionenverlust (2024: knapp 80 Millionen Franken). Nach dem politischen Entscheid über die befristete finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehres erarbeitet SBB Cargo Schweiz aktuell im Gespräch mit den Grosskunden ein neues kundenorientiertes und kostenoptimiertes Produktionsmodell, um schweizweit möglichst

viele Transporte in einem effizienten Netz abzuwickeln. Die Auswirkungen des neuen Produktionsmodells auf das Personal sind noch nicht bekannt.

## Vorzeitiges Ende der Rollenden Landstrasse

Die RAAlpin AG – ein Gemeinschaftsunternehmen von SBB, BLS und Hupac – hat im Mai 2025 angekündigt, die Rollende Landstrasse (Rola) per Ende 2025 früher einzustellen als geplant, nämlich per Ende 2025 statt wie bisher vorgesehen Ende 2028. Die Rola war als Übergangslösung bis zur Fertigstellung der NEAT gedacht und transportierte 2023 rund 80 000 Lastwagen auf der Bahn, was sieben Prozent am gesamten kombinierten Transitverkehr ausmacht. Trotz Beiträgen des Bundes ist der Weiterbetrieb angesichts unerwartet vieler Einschränkungen auf dem Schienennetz nicht mehr wirtschaftlich möglich. Ziel ist es, mindestens 50 Prozent der Kunden auf der Schiene im unbegleiteten KV zu halten.

## Weiterführende Fragen und Antworten (FAQ) zum Thema

### Warum baut die SBB im Tessin 40 Stellen ab?

Die skizzierten Entwicklungen haben Auswirkungen auf die Mitarbeitenden auch im Tessin, wo bis Ende 2025 leider rund 40 Stellen nicht mehr benötigt werden. Die SBB ist sich der besonderen Verantwortung bewusst und wird diesen unumgänglichen Schritt sozialverträglich umsetzen.

Konkret: Keine:r von den rund 40 betroffenen Mitarbeiter:innen im Tessin wird entlassen. Die SBB sucht innerhalb des Unternehmens nach Lösungen, um die Mitarbeitenden weiter beschäftigen zu können. Bei SBB Infrastruktur, bei Tilo, aber auch schweizweit besteht mit Blick auf die Demografie ein Bedarf an gut ausgebildeten Fachkräften wie beispielsweise Lokführer:innen. Dabei hält sich die SBB selbstverständlich an den GAV.

### Das Tessin ist vom Stellenabbau vergleichsweise mehr betroffen als die Deutschschweiz oder die Romandie. Benachteiligt die SBB das Tessin?

Nein, im Gegenteil. Der Kanton ist und bleibt eine wichtige Region, im Personen- wie im Güterverkehr. In den vergangenen fünf Jahren hat die SBB im Tessin 260 neue Stellen geschaffen. Sie investiert weiter, zum Beispiel durch den Bau des Werks Arbedo-Castione mit über 360 Arbeits- und 80 Ausbildungsplätzen. Insgesamt beschäftigt die SBB im Tessin rund 2200 Mitarbeitende.

### **Im Tessin formiert sich Widerstand, wie geht die SBB damit um?**

Die SBB nimmt die Sorgen der Mitarbeitenden, von Sozialpartnern und Politik sehr ernst und ist in ständigem Kontakt mit ihnen. Sie kann die Fragen und Anliegen nachvollziehen und ist sich ihrer speziellen Verantwortung im Tessin bewusst. Die SBB wird auch in Zukunft eine gute Arbeitgeberin sein und qualifizierte Arbeitsplätze anbieten, einen umweltfreundlichen Güterverkehr anbieten und zur Verlagerung auf der Nord-Süd-Achse beitragen.

Gerade deshalb muss die SBB den Schienengüterverkehr modernisieren und zwar gemäss politischem Auftrag und in enger Abstimmung mit der Politik, Sozialpartnern, Interessenvertretern und Kunden. Der SBB ist bewusst, dass sie den Transformationsplan noch besser erklären muss.

### **Warum fährt die SBB im KV künftig nur noch die Verbindung Dietikon–Stabio und stellt den Betrieb von schweizweit 8 Verladeanlagen per Ende Jahr ein?**

Aktuell fährt die SBB beim KV bei einem Umsatz von 18 Millionen Franken 12 Millionen Franken Verlust ein. Um den KV wirtschaftlich zu betreiben, fokussiert sie auf die stark nachgefragte Nord-Süd-Achse. In einem Shuttlebetrieb – also je einer Tages- und Nachtverbindung pro Tag und Richtung zwischen Dietikon (ZH) und Stabio (TI) – fährt sie hier künftig doppelt so viele Verkehre.

Hingegen werden unrentable Terminals nicht mehr durch die SBB betrieben, sind jedoch weiterhin durch Güterbahnen nutzbar. Das heisst, die SBB macht dort keinen Güterumschlag von der Strasse auf die Schiene im Rahmen ihres Kombinierten Verkehrs. Falls kundenseitig Nachfrage besteht, wird die SBB diese Anlagen aber weiterhin anfahren; diese sind im übrigen für jede Güterbahn zugänglich. Die SBB ist denn auch im Gespräch für den Weiterbetrieb gewisser Terminals durch Dritte, beispielsweise für Cadenazzo, wo sie künftig mehr Post-Verkehre fährt als heute.

**Aufgrund der Neuausrichtung des KV und der Einstellung der Rola ist von zusätzlich 100 000 Lastwagen pro Jahr auf der Strasse die Rede. Ist das korrekt?**

Nein, die SBB strebt deutlich weniger an. Im schlimmsten Fall führt die Neuausrichtung im KV zu täglich 70 zusätzlichen Lastwagen auf den Strassen, also jährlich rund 20 000. Zum Vergleich: Heute fahren 30 Millionen Lastwagen auf der Strasse durch die Schweiz. Die SBB will möglichst viele dieser Verkehre weiterhin auf der Schiene abwickeln und ist dazu mit Kunden im Gespräch. Mit der Tagesverbindung zwischen Dietikon und Stabio entsteht zudem ein Angebotsausbau, Transporte auf die Schiene zu verlagern. Übrigens macht der kombinierte Verkehr lediglich rund sechs Prozent der Transportleistung von SBB Cargo Schweiz aus.

Die Rola transportierte 2023 80 000 Lastwagen auf der Bahn, was nur sieben Prozent am gesamten kombinierten Transitverkehr ausmacht. Ziel ist es, mindestens 50 Prozent der Kunden auf der Schiene im unbegleiteten KV zu halten – und damit zu verhindern, dass ihre Lastwagen künftig über den Brenner oder den Gotthard fahren.

**Gemäss Suisse Cargo Logistics will die SBB den KV ausbauen. Nun streicht sie KV-Verbindungen. Das ist doch ein Widerspruch?**

Nein, nur auf den ersten Blick. Das heutige Produktionsmodell im KV ist nicht marktfähig und zu teuer. Die SBB baut per 2026 die erste Verbindung des neuen kostenoptimierten Produktionsmodells gemäss dem Konzept «Suisse Cargo Logistics» auf. Mit dem Shuttle auf der stark nachgefragten Nord-Süd-Achse wird diese Verbindung zwischen Dietikon und Stabio quer durch die Alpen gestärkt und das neue Angebot getestet. Bewährt sich der Testbetrieb dieses Shuttles, baut die SBB das Angebot im KV schweizweit aus. Dafür braucht es aber ganz andere Terminals als die bestehenden Umschlagsanlagen mit sehr geringen Kapazitäten. Die heutigen Terminals sind viel zu klein, die Gleise zu kurz und zu wenig automatisiert. Für Suisse Cargo Logistics benötigt es 400 Meter lange Gleise und vollautomatisierte Krananlagen, um im grossen Stil Container von der Strasse auf die Schiene umzuschlagen. Dies ermöglicht einen rentablen Betrieb. Um die dafür nötigen Flächen zu sichern und die Finanzierung der neuen Infrastrukturen sicherzustellen, befindet sich die SBB mit Bund, Kantonen und potentiellen Kunden im Gespräch.

**Spart die SBB den Güterverkehr zu Tode?**

Nein, im Gegenteil: Sie macht ihn rentabel und damit zukunfts- und überlebensfähig. In den vergangenen Jahren wurde ein grosses Netz mit konstant niedrigen Preisen gefahren, gleichzeitig hat die SBB rund 30 Prozent an Menge verloren. Sprich: Ein grosses Angebot führt nicht automatisch zu mehr Verkehr auf der Schiene. Angesichts der in den letzten Jahren aufgelaufenen Defizite im Güterverkehr von 1,3 Milliarden Franken und einem strukturellen Defizit von 80 Millionen Franken pro Jahr kann sich die SBB keine weiteren Verluste mehr leisten. Der Güterverkehr in der Schweiz ist kein Service Public; das ist politisch so gewollt.

**Die Schweizer Bevölkerung hat sich mit der Alpeninitiative ein Verlagerungsziel in die Verfassung geschrieben. Hintertreibt die SBB diese Verlagerungspolitik?**

Nein, im Gegenteil. Die SBB als Güterbahn will mehr Verkehre auf der Schiene fahren. Der Bund als Eigner erwartet, dass sie diese kostendeckend erbringt. Einen Verlagerungsauftrag gibt es nur auf der grenzüberschreitenden Nord-Süd-Achse, nicht aber im Binnengüterverkehr. Der Güterverkehr ist ein liberalisierter Markt und kein Service Public. Das hat das Bundesparlament bei der Änderung des Gütertransportgesetzes im Frühjahr dieses Jahres bestätigt.

**Es kursieren Gerüchte wie beispielsweise eine beabsichtigte Schliessung des Werks in Chiasso, sind diese berechtigt?**

Das ist falsch: Eine Schliessung steht nicht zur Diskussion. Seit 2023 ist in Chiasso ein neues Werk für die Instandhaltung der Güterverkehrsflotte in Betrieb. Es ist und bleibt ein wichtiges Werk für die SBB.