

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
CH-3003 Bern

Ausschliesslich per E-Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

11. August 2026

Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs

Mit Schreiben vom 12. Juni 2026 haben Sie uns eingeladen, zur Vernehmlassung 2026/40 «Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs» Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

economiesuisse vertritt die Interessen von rund 100 Branchenverbänden, 20 Handelskammern und etwa 100'000 Unternehmen in der Schweiz. Ein leistungsfähiger und wettbewerbsfähiger Schienengüterverkehr ist für die Schweizer Wirtschaft unverzichtbar. Der alpenquerende Transitverkehr auf der Schiene hat für unsere Volkswirtschaft und für die Erreichung des Verlagerungsziels eine zentrale Bedeutung; die Verlagerungspolitik wird von der Wirtschaft mitgetragen.

economiesuisse akzeptiert die Verlängerung der Betriebsabgeltungen für den alpenquerenden UKV über 2030 hinaus sowie die Flexibilisierung von Art. 8 GVVG. Diese Verlängerung darf jedoch kein Präjudiz für eine dauerhafte Förderung sein; die Wirtschaft erwartet ab 2030 einen konsequent degressiven Mitteleinsatz; sowie klare, transparente und objektiv nachvollziehbare Kriterien für Notwendigkeit, Höhe und Dauer allfälliger zusätzlicher Förderbeiträge in Bauphasen. Parallel braucht es eine Auslegeordnung zum gesamten Schienengüterverkehr mit strukturellen Massnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit. Die entscheidenden Hebel liegen bei den Zulaufstrecken zur NEAT in Frankreich, Deutschland und Italien, nicht bei einer Ausweitung der Betriebsabgeltungen. Die vorgeschlagene Finanzierung über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr und einen möglichen Rückgriff auf die Automobilsteuer lehnen wir ab, da sie Zweckbindung und Verursachergerechtigkeit schwächt.

Verlängerung akzeptiert, aber nicht als Automatismus

economiesuisse anerkennt die im Verlagerungsbericht 2025 dokumentierte Trendumkehr und teilt die Einschätzung, dass die Ursache primär in der schlechten Infrastrukturverfügbarkeit auf den Zulaufstrecken zur NEAT liegt und diese Situation bis Ende des Jahrzehnts anhalten wird. Wir akzeptieren die Fortführung der Betriebsabgeltungen für den alpenquerenden UKV über 2030 hinaus sowie die dafür notwendige Anpassung von Art. 8 GVVG. Die Streichung der starren, jährlich abnehmenden Abgeltung je

Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs

Sendung schafft die nötige Flexibilität, um konjunkturelle Schwankungen und temporäre Produktionsverschlechterungen abzufedern.

Nicht akzeptabel ist für die Wirtschaft, wenn diese Verlängerung als Präjudiz für eine dauerhafte Weiterführung befristeter Fördergelder verstanden würde. Seit 2011 hat das Parlament bereits über 2 Milliarden Franken gesprochen. Diese Mittel haben ihre Wirkung entfaltet und den Marktanteil der Schiene bis 2021 signifikant erhöht. Die aktuelle Rückverlagerung zeigt jedoch, dass staatliche Finanzhilfen strukturelle Wettbewerbsnachteile nicht dauerhaft kompensieren können. Das System Schienengüterverkehr bleibt nur dann attraktiv, wenn es kosteneffektiv und zuverlässig ist, und nicht, wenn Fördermittel immer wieder aufgestockt werden. Damit stellt sich die grundsätzliche Frage, ob sich die Attraktivität des alpenquerenden Schienengüterverkehrs mit finanziellen Anreizen überhaupt nachhaltig steigern lässt. Die aktuelle Entwicklung deutet darauf hin, dass für die Verlader andere Faktoren wie Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Planbarkeit stärker ins Gewicht fallen als tiefe monetäre Transportkosten. Diese Frage ist im Rahmen der geforderten Analyse ergebnisoffen zu klären.

Haushälterischer Umgang mit Bundesmitteln

Vor dem Hintergrund der angespannten Bundesfinanzen und dem beschlossenen Entlastungspaket 27 ist es nicht nachvollziehbar, dass parallel neue Ausgabenblöcke aufgebaut werden. Der Zahlungsrahmen von 486 Millionen Franken für 2027 bis 2035 muss deshalb mit einer klaren Konsolidierungsperspektive und einer wirksamen degressiven Steuerung ab 2030 verbunden sein. Die Wirtschaft erwartet, dass dieser Abbaupfad konsequent umgesetzt und nicht bei nächster Gelegenheit erneut aufgeweicht wird. Solange sich der Bundeshaushalt in einem tragfähigen Gleichgewicht befindet, sind solche Ausgaben aus Sicht der Wirtschaft vertretbar. Sollte die finanzielle Lage des Bundes jedoch eine weitere Mittelpriorisierung erfordern, erwarten wir, dass auch dieser Zahlungsrahmen überprüft und der Mitteleinsatz angepasst werden kann, dabei muss die Planungssicherheit für die Wirtschaft berücksichtigt werden.

Fokus auf die eigentlichen Engpässe: Zulaufstrecken und Baustellenkoordination

Die entscheidenden Hebel liegen nicht in einer Ausweitung der Betriebsabgeltungen, sondern bei der Behebung der Infrastrukturengpässe. Die Wirtschaft erwartet vom Bundesrat, dass er im Rahmen des Landverkehrsabkommens mit verstärktem Nachdruck auf die rasche Fertigstellung sowohl der linksrheinischen Zulaufstrecke in Frankreich und Deutschland als auch der südlichen Zufahrten zur NEAT auf italienischer Seite (Chiasso–Como–Monza–Mailand) hinwirkt. Der Ausbau auf durchgehende 740 Meter Zuglänge und 4-Meter-Eckhöhe ist Voraussetzung dafür, um einen markt- und wettbewerbsfähigen alpenquerenden Schienengüterverkehr ohne dauerhafte Subventionierung zu erreichen.

Die im Entwurf vorgesehene Möglichkeit, Sendungs- oder Trassenbeiträge in Bauphasen temporär zu erhöhen, ist grundsätzlich sinnvoll. Zentral ist aus Sicht der Wirtschaft jedoch, dass eine solche Erhöhung an klare, transparente und objektiv nachvollziehbare Kriterien geknüpft wird. Die Vorlage sollte deshalb präzisieren, anhand welcher Kriterien Notwendigkeit, Höhe und Dauer zusätzlicher Förderbeiträge beurteilt werden. Nur so lassen sich Planungssicherheit, Akzeptanz und eine zielgerichtete Verwendung der Fördermittel für Verlader und Bahnbetreiber sicherstellen. Ergänzend braucht es eine engere Koordination des Bundes mit den betroffenen Kantonen, um die Auswirkungen von Streckensperrungen auf die regionale Wirtschaft frühzeitig zu erkennen und zu mindern.

Gesamtsystem Schienengüterverkehr ganzheitlich analysieren

Der alpenquerende Verkehr ist nur ein Teilsegment des Schienengüterverkehrs. Eine wiederholte Verlängerung befristeter Förderbeiträge ohne vertiefte Analyse des Gesamtsystems greift aus Sicht der Wirtschaft zu kurz. Wir fordern deshalb, dass der Bund parallel zur Verlängerung des Zahlungsrahmens eine Auslegeordnung zum gesamten Schienengüterverkehr vorlegt und aufzeigt, mit welchen strukturellen Massnahmen, etwa im Bereich Trassenpreise, Digitalisierung und Automatisierung (DAK), Terminalpolitik sowie Zusammenarbeit mit den Nachbarländern die Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig gestärkt werden kann. Der Bericht muss dabei ausdrücklich auch die Effektivität der bisher eingesetzten Mittel beurteilen. Die Wirtschaft erwartet eine belastbare Wirkungsanalyse, die aufzeigt, welchen Beitrag die seit 2011

Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs

gesprochenen Fördermittel zur Verlagerung tatsächlich geleistet haben und welche Instrumente sich als wirksam oder unwirksam erwiesen haben. Ebenso wichtig ist der enge Einbezug der Verladerschaft bei laufenden Reformen im Schienengüterverkehr. Der aktuell von SBB Cargo verfolgte Umbau des EWLK betrifft den alpenquerenden UKV zwar nicht direkt, zeigt aber, wie wichtig eine frühzeitige Abstimmung mit der Wirtschaft ist, damit das Vertrauen in das Gesamtsystem Schiene erhalten bleibt.

Finanzierungsquelle: keine zusätzliche Belastung der Strassenfinanzierung

Kritisch beurteilen wir die vorgeschlagene Finanzierungsart. Die alpenquerende Verlagerungspolitik ist eine Verbundaufgabe, deren Finanzierung nicht einseitig zulasten der Strassennutzer erfolgen sollte. Eine zusätzliche Belastung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFVS) und ein allfälliger Rückgriff auf die Automobilsteuer würden die Zweckbindung und die Verursachergerechtigkeit als tragende Grundsätze der Schweizer Verkehrsfinanzierung schwächen. Angesichts der bereits absehbaren finanziellen Herausforderungen beim NAF ist dieser Weg aus unserer Sicht nicht sachgerecht. Prioritär ist zu prüfen, wo innerhalb des Systems Schiene Mittel umgeschichtet oder Effizienzgewinne realisiert werden können. Mittelfristig braucht es zudem eine grundsätzliche Diskussion über die Finanzierungsarchitektur des Schienensystems mit dem Ziel, den Anteil der Nutzerfinanzierung schrittweise zu erhöhen.

Fazit

economiesuisse akzeptiert die Verlängerung der finanziellen Förderung des alpenquerenden UKV, verbunden mit vier Erwartungen: erstens ein konsequenter, ab 2030 tatsächlich degressiver Mitteleinsatz; zweitens eine ganzheitliche Analyse und Reform des Systems Schienengüterverkehr, die über eine blosser Verlängerung von Förderbeiträgen hinausgeht; drittens eine Finanzierung, die weder die Spezialfinanzierung Strassenverkehr noch den NAF zusätzlich belastet; und viertens klare, transparente und objektiv nachvollziehbare Kriterien für Notwendigkeit, Höhe und Dauer allfälliger zusätzlicher Förderbeiträge in Bauphasen. Die eigentlichen Hebel liegen bei den Zulaufstrecken im Ausland, bei der Zuverlässigkeit der Infrastruktur und bei einem effizienten Betrieb, nicht bei einer Ausweitung der Betriebsabteilungen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Argumente.

Freundliche Grüsse

economiesuisse

Lukas Federer
Bereichsleiter Energie, Umwelt, Infrastruktur &
Digitales
Mitglied der erweiterten Geschäftsleitung

David Stauffacher
Projektleiter Infrastruktur und Digitales