



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

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 11. August 2026 sgv-pb/ap

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 12. Juni 2026 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die interessierten Kreise eingeladen, sich zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und zum Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs zu äussern. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der sgv lehnt die Vorlage in der vorliegenden Form ab. Die Verlängerung der Betriebsabgeltungen bis 2035 und die gleichzeitige Lockerung des bisherigen Abbaupfads drohen eine ursprünglich temporäre Förderung zu verstetigen. Die Betriebsförderung ist spätestens Ende 2030 auslaufen zu lassen.

Die Vorlage kompensiert strukturelle Infrastrukturdefizite auf ausländischen Zulaufstrecken mit Schweizer Betriebsbeiträgen, schwächt zugleich die bisherigen Effizienzanreize und belastet die Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Das ist ordnungs- und finanzpolitisch nicht überzeugend.

Zusammenfassung der Vorlage

Der Bundesrat will die Betriebsabgeltungen für den alpenquerenden unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) über 2030 hinaus bis Ende 2035 fortführen und beantragt dafür einen neuen Zahlungsrahmen von 486 Millionen Franken für die Jahre 2027 bis 2035. Gleichzeitig soll die heutige Vorgabe aufgehoben werden, wonach die durchschnittliche Abgeltung pro transportierte Sendung von Jahr zu Jahr abnehmen muss. Neu soll lediglich die Gesamthöhe der geplanten Betriebsabgeltungen ab 2030 jährlich sinken. Auch Artikel 35 der Gütertransportverordnung soll angepasst werden, um die Beiträge flexibler bemessen zu können.

Position des sgv

Der sgv anerkennt die volkswirtschaftliche Bedeutung eines leistungsfähigen alpenquerenden Güterverkehrs und die Funktion des UKV innerhalb internationaler Logistikketten. Er anerkennt ebenso, dass der Schienengüterverkehr derzeit unter schwierigen Produktionsbedingungen leidet. Seit 2021 sind die UKV-Mengen rückläufig, während der alpenquerende Strassengüterverkehr wieder zugenommen hat.

Die vom Bundesrat selbst beschriebene Hauptursache liegt jedoch wesentlich in der mangelnden Qualität, Kapazität und Verfügbarkeit der europäischen Nord-Süd-Achsen. Baustellen, Streckensperrungen, Umleitungen und unzureichend ausgebaute Zulaufstrecken insbesondere im Ausland beeinträchtigen Zuverlässigkeit und Produktivität. Schweizer Betriebsbeiträge lösen dieses strukturelle Infrastrukturproblem nicht; sie kompensieren lediglich dessen wirtschaftliche Folgen.

Besonders kritisch ist, dass die Vorlage die Förderung nicht nur bis 2035 verlängert, sondern gleichzeitig den bisherigen gesetzlichen Effizienzanreiz abschwächt. Damit steigt das Risiko, dass aus einer ursprünglich befristeten Übergangsförderung eine dauerhafte Betriebsförderung wird. Es fehlt eine überzeugende Perspektive, weshalb die strukturellen Probleme gerade 2035 behoben und weitere Abgeltungen danach entbehrlich sein sollen.

Der sgV lehnt die Vorlage deshalb ab. Er beantragt, die Betriebsförderung spätestens per 31. Dezember 2030 einzustellen, den Abbaupfad beizubehalten, die Leistungserbringer auf Eigenwirtschaftlichkeit auszurichten und auf eine Finanzierung zulasten der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zu verzichten.

Begründung

Strukturelle Infrastrukturprobleme

Der Bundesrat begründet den zusätzlichen Förderbedarf wesentlich mit den schwierigen Produktionsbedingungen auf den ausländischen NEAT-Zulaufstrecken. Fehlende Kapazitäten, Baustellen und Streckensperrungen verursachen Umleitungen, Zugsausfälle sowie einen höheren Lokomotiv- und Personaleinsatz. Dies verteuert den Schienengüterverkehr und verschlechtert seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Strasse.

Der sgV zieht daraus eine andere Schlussfolgerung als der Bundesrat. Die langfristige Antwort muss in leistungsfähigen internationalen Zulaufstrecken liegen und nicht in einer fortgesetzten Alimentierung des Betriebs. Die Schweiz hat mit der NEAT erhebliche Vorleistungen erbracht. Der Bundesrat ist deshalb gefordert, gegenüber Deutschland und Italien auf die zeitgerechte Realisierung der notwendigen Infrastrukturmassnahmen hinzuwirken und transparent über konkrete Meilensteine und deren erwartete Produktivitätswirkungen zu berichten.

Keine Verstetigung der Betriebsförderung

Die Betriebsabgeltungen waren als flankierende Massnahme während einer Übergangsphase konzipiert. Mit den Produktivitätsfortschritten der NEAT sollte die Förderung sukzessive reduziert werden. Nun soll erneut ein Zahlungsrahmen geschaffen und die Förderung bis 2035 verlängert werden, obwohl nicht aufgezeigt wird, weshalb danach tatsächlich Eigenwirtschaftlichkeit erreicht werden kann.

Aus Sicht des sgV darf aus Verzögerungen beim Ausbau ausländischer Infrastruktur kein Automatismus für immer neue Schweizer Betriebsbeiträge entstehen. Andernfalls droht aus einer Übergangsförderung eine Dauerförderung zu werden. Die Förderung ist daher spätestens Ende 2030 einzustellen. Die verbleibende Zeit ist konsequent zu nutzen, um die Leistungserbringer auf eine eigenwirtschaftliche Leistungserbringung ab 2031 auszurichten.

Ausländische Infrastrukturdefizite können eine temporäre Belastung für die Branche darstellen. Sie dürfen jedoch keinen dauerhaften Anspruch auf Kompensation durch den Schweizer Bund begründen.

Effizienzanreize und Eigenwirtschaftlichkeit

Nach geltendem Recht muss die durchschnittliche Abgeltung pro transportierte Sendung von Jahr zu Jahr abnehmen. Dieser Mechanismus hält den Druck auf Produktivitätssteigerungen und eine sinkende Abhängigkeit von staatlicher Unterstützung aufrecht. Der Bundesrat will diese Vorgabe aufheben und nur noch die gesamte Fördersumme ab 2030 reduzieren.

Der sgv lehnt diese Aufweichung ab. Die Degression je Sendung ist beizubehalten. Zusätzlich sollen die Leistungserbringer im Rahmen ihrer Gesuche nachweisen, welche von ihnen beeinflussbaren Effizienz- und Produktivitätssteigerungen erzielt wurden. Ziel muss die vollständige Eigenfinanzierung des Betriebs ab 2031 bleiben.

Keine Finanzierung zulasten des Strassenverkehrs

Die vorgesehenen Betriebsabgeltungen werden weiterhin der Spezialfinanzierung Strassenverkehr belastet. Reichen deren Mittel nicht aus, kann gemäss erläuterndem Bericht Automobilsteuer in entsprechender Höhe in die Spezialfinanzierung Strassenverkehr umgewidmet werden. Der sgv lehnt diese Finanzierung ab.

Es ist ordnungspolitisch widersprüchlich, die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs mit Betriebsbeiträgen zu fördern und diese gleichzeitig aus Mitteln des Strassenverkehrs zu finanzieren. Betriebsbeiträge für die Schiene dürfen weder zu einer Mittelentziehung noch zu einer zusätzlichen Belastung des Strassenverkehrs führen. Die Finanzierung ist deshalb von der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zu entflechten und bahnseitig sicherzustellen.

Klare und transparente Förderkriterien

Mit der Änderung von Artikel 35 GüTV soll die bisherige Differenzierung nach Transportdistanzen aufgehoben und dem Bundesamt für Verkehr mehr Flexibilität bei der Bemessung der Beiträge eingeräumt werden. Flexibilität darf bei erheblichen staatlichen Mitteln jedoch nicht zulasten von Transparenz, Rechtssicherheit und Wettbewerbsneutralität gehen.

Der sgv verlangt klare, objektive und überprüfbare Kriterien für die Bemessung der Abgeltungen. Zusätzlicher Ermessensspielraum der Verwaltung ist auf das zwingend notwendige Mass zu beschränken. Die Förderung darf strukturell unwirtschaftliche Angebote nicht dauerhaft vom Wettbewerb abschirmen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Urs Furrer
Direktor



Philipp Bauer
Ressortleiter a. i.

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und über 600 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der sgv für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.