

**Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)**

Bundesamt für Verkehr (BAV)
finanzierung@bav.admin.ch

Zürich, 10. August 2026

Stellungnahme zur Änderung des GVVG und der GüTV sowie zum Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüter- verkehrs

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungs-
gesetzes (GVVG) und der Gütertransportverordnung (GüTV) sowie zum Bundesbe-
schluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengü-
terverkehrs Stellung zu nehmen. Als branchenübergreifender Wirtschaftsverband mit
rund 700 Mitgliedern setzen wir uns für wirksamen Klimaschutz und faire Wettbe-
werbsbedingungen ein. Im Kontext des Güterverkehrs ist das Verlagerungsziel gemäss
Artikel 84 der Bundesverfassung zentral, um sowohl die Bevölkerung als auch die Um-
welt entlang der Transitachsen nicht übermässig zu beanspruchen.

Zustimmung im Grundsatz

Die Zahl der alpenquerenden Lastwagenfahrten lag zuletzt bei 960'000 und damit
deutlich über dem gesetzlichen Verlagerungsziel von höchstens 650'000 Fahrten pro
Jahr. Gleichzeitig hat die Schiene gegenüber der Strasse wiederholt Marktanteile verlo-
ren. Vor diesem Hintergrund ist es richtig, dass der Bund die Betriebsabgeltungen für
den alpenquerenden unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) verlängert. Auch
wenn durch die Bestimmungen gemäss Vernehmlassungsvorlage allein keine Trendum-
kehr zu erwarten ist, kann die Massnahme einer weiteren Rückverlagerung auf die
Strasse entgegenwirken.

*Entsprechend unterstützt swisscleantech die erarbeitete Änderung der Gütertrans-
portverordnung (GüTV) und den Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für
die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs vollständig sowie die
Änderungen des GVVG weitestgehend.*

Widerspruch und Ergänzungsvorschlag im Detail

Während swisscleantech die vorgeschlagenen Änderungen im Grundsatz begrüsst, halten wir die vorgesehene Streichung des Bezugs zum Verlagerungsziel in Artikel 8 Absatz 1 GVVG für falsch: Die Förderung des alpenquerenden UKV ist kein Selbstzweck, sondern eine flankierende Massnahme zur Erreichung des verfassungsgemässen Verlagerungsziels. Dieser Zusammenhang soll im Gesetz ausdrücklich erhalten bleiben. (s. Änderungsantrag im Anhang zu Art. 8 Abs. 1 GVVG)

Die in Artikel 8 Absatz 2 GVVG vorgesehene schrittweise Reduktion der Betriebsabgeltungen ab 2030 unterstützen wir hingegen. Sie setzt wichtige Anreize für Effizienzsteigerungen und eine zunehmende Eigenwirtschaftlichkeit der geförderten Angebote. Der Absenkpfad soll den Bundesrat jedoch nicht davon entbinden, auch nach 2030 am gesetzlichen Verlagerungsziel festzuhalten und die dafür notwendigen Rahmenbedingungen sicherzustellen.

Dementsprechend schlagen wir vor, Artikel 8 um eine neue Ziffer zu ergänzen, die es ermöglicht, die Kosteneffizienz des Güterverkehrs zu stärken. Die bestehende Förderung unterstützt primär den laufenden Betrieb des alpenquerenden kombinierten Verkehrs. Um die langfristige Eigenwirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs zu erhöhen, sollen ergänzend Pilot- und Demonstrationsprojekte ermöglicht werden. Gefördert werden können insbesondere innovative Logistik- und Umschlagkonzepte, Automatisierungs- und Digitalisierungsprojekte, neue Betriebsverfahren sowie Kooperationen entlang der Transportkette. Ziel der Förderung ist es, die Kosten des Schienengüterverkehrs dauerhaft zu senken, Produktivitätsfortschritte zu beschleunigen und die Abhängigkeit von Betriebsabgeltungen langfristig zu reduzieren. Die Förderung erfolgt befristet und ist auf Projekte mit nachweisbarem Nutzen für den Güterverkehr ausgerichtet. (s. Änderungsantrag im Anhang zu Art. 8 Abs. 3 GVVG)

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Lukas von Känel

Research & Projekte



Darius Graff

Mobilität & Kreislaufwirtschaft

Anhang

Güterverlagerungsgesetz GVVG

Artikel	Geltendes Recht	Neues Recht
Art. 8	¹ Damit das Verlagerungsziel erreicht wird, kann der Bund Fördermassnahmen beschliessen. Dabei wird in erster Linie der unbegleitete kombinierte Verkehr gefördert. Diese Massnahmen dürfen keine diskriminierenden Auswirkungen auf die schweizerischen und ausländischen Transportunternehmen im Güterverkehr haben. ² Im unbegleiteten kombinierten Verkehr hat die Höhe der durchschnittlichen Abgeltung pro transportierte Sendung von Jahr zu Jahr abzunehmen. ³ Der begleitete kombinierte Verkehr (Rollende Landstrasse) kann bis Ende 2028 gefördert werden. ⁴ Der Bund kann sich im Jahr nach Einstellung des Betriebs der Rollenden Landstrasse an den Liquidationskosten der Betreiberin beteiligen.	¹ Der Bund kann Damit das Verlagerungsziel erreicht wird, kann der Bund den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Dritten zur Förderung des alpenquerenden unbegleiteten kombinierten Verkehrs Beiträge ausrichten. Die Beiträge dürfen keine diskriminierenden Auswirkungen auf die schweizerischen und ausländischen Transportunternehmen im Güterverkehr haben. ² Die Höhe der geplanten Betriebsabgeltungen an den alpenquerenden unbegleiteten kombinierten Verkehr nimmt ab dem 1. Januar 2030 von Jahr zu Jahr ab. ³ ^[neu] Der Bund kann Pilot- und Demonstrationsprojekte fördern, die nachweislich zur Senkung der Förderbedürftigkeit und zur Verbesserung der Kosteneffizienz des alpenquerenden Schienengüterverkehrs beitragen. Die Förderung ist zeitlich befristet und auf Vorhaben beschränkt, deren Erkenntnisse oder Ergebnisse auf den regulären Betrieb übertragbar sind.