



Die Zukunft des Schweizer Güterverkehrs

nachhaltig und wirtschaftlich gestalten

Wie bleibt der Schweizer Güterverkehr internationales Vorbild in der Dekarbonisierung? Entscheidend sind die Elektrifizierung der Strasse, eine starke Schiene und ausgewogene politische Lösungen, die eine verlässliche Finanzierung sicherstellen.

Ohne Logistik steht die Schweiz still. Jährlich erbringt der Güterverkehr auf Strasse und Schiene eine Transportleistung von 26.1 Milliarden Tonnenkilometern¹. Das entspricht bis zu 30'000 randvollen Containern, die täglich von Zürich nach Bern transportiert werden. Dahinter stehen alltägliche Bedürfnisse, von der Online-Bestellung über die Frischwarenlieferung für den Supermarkt nebenan bis hin zum schweren Baustofftransport. Diese Beispiele zeigen: Eine funktionierende Logistik versorgt die Bevölkerung und hält die Wirtschaft am Laufen.

Gleichzeitig verursacht der Güterverkehr Treibhausgasemissionen, Lärm sowie Luftschadstoffe und benötigt Flächen; damit entstehen externe Kosten, die nur teilweise von den Verursachenden getragen werden.

Die erfolgversprechendsten Ansätze für die Lösung dieser Herausforderungen sind: die Elektrifizierung des Strassengüterverkehrs und die Verlagerung geeigneter Transporte auf die Schiene.

Heute gilt die Schweiz in beiden Belangen als internationales Vorbild: Nirgendwo sonst in Europa werden anteilmässig mehr elektrische Nutzfahrzeuge zugelassen. Ebenso ist die Schweiz Spitzenreiterin beim Anteil der Bahn an der Transportleistung². Dabei kommt die Vorreiterrolle in beiden Fällen nicht von ungefähr, denn entscheidende politische Rahmenbedingungen wie beispielsweise die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) oder LSVA-Befreiung für E-LKW stellten früh die richtigen Weichen Richtung Güterverkehr der Zukunft. Subventionen und Gebührenerlasse haben einen erheblichen Anteil an diesem Erfolg, belasten aber die Finanzierung der Strassen- und Schieneninfrastruktur. Diese muss langfristig gesichert werden, wenn wir sicherstellen wollen, dass die Qualität dieser Infrastrukturen erhalten bleibt. Allein auf Bundesebene werden für Unterhalt und Weiterausbau jährlich rund 10 Milliarden CHF aufgewendet³.

Die politischen Entscheidungen bewegen sich somit in einem Spannungsfeld zwischen Elektrifizierung, Verlagerung und Staatsfinanzen. Entsprechend austarierte Lösungen sind gefragt, damit die Schweiz bei Elektrifizierung und Verlagerung auf Zielkurs bleibt, ohne den Fiskus übermässig zu belasten.

Daher beleuchten wir im Folgenden die aktuellen Entwicklungen und Herausforderungen hinsichtlich Elektrifizierung sowie Verlagerung.

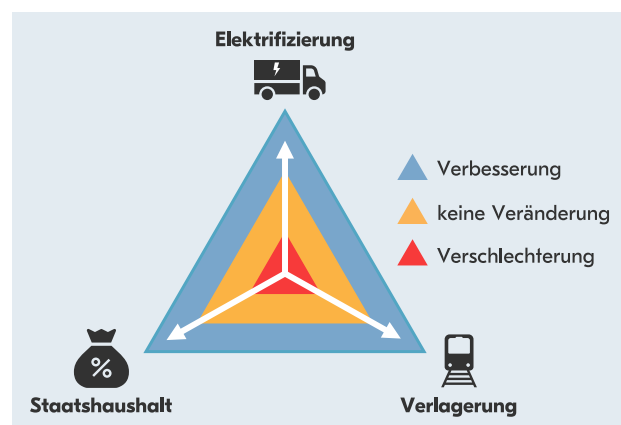


Abbildung 1: Das politische Spannungsfeld im Güterverkehr. Politische Massnahmen wirken auf alle drei Ziele und können Zielkonflikte auslösen. (eigene Darstellung)

¹ Bundesamt für Statistik (BFS), 2025, <https://www.bfs.admin.ch/asset/de/2025-0294-d>

² Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA), 2025, <https://www.aboutswitzerland.eda.admin.ch/de/gueterverkehr>

³ Bundesamt für Raumplanung (ARE), <https://www.are.admin.ch/de/verkehrsfinanzierung>

Darauf aufbauend blicken wir auf die aktuellen Fragen der (Güter-)Verkehrspolitik in Bundesbern und zeigen auf, welche Ansätzen gesamtheitlich die besten Antworten liefern.

Durch Elektrifizierung den Strassengüterverkehr effektiv und wirtschaftlich dekarbonisieren

Seit 1990 sind die Treibhausgasemissionen der Schweiz um rund 27 % gesunken. Im Strassenverkehr beträgt der Rückgang dagegen lediglich 8 %, während die Emissionen des Strassengüterverkehrs sogar um 19 % gestiegen sind (Stand 2024). Abbildung 2 verdeutlicht, wie weit diese Entwicklung vom notwendigen Absenckpfad entfernt ist: Gemäss Klima- und Innovationsgesetz (KIG) müssen bis 2040 die Verkehrsemissionen gegenüber 1990 um 57 % sinken, bis 2050 auf null.⁴

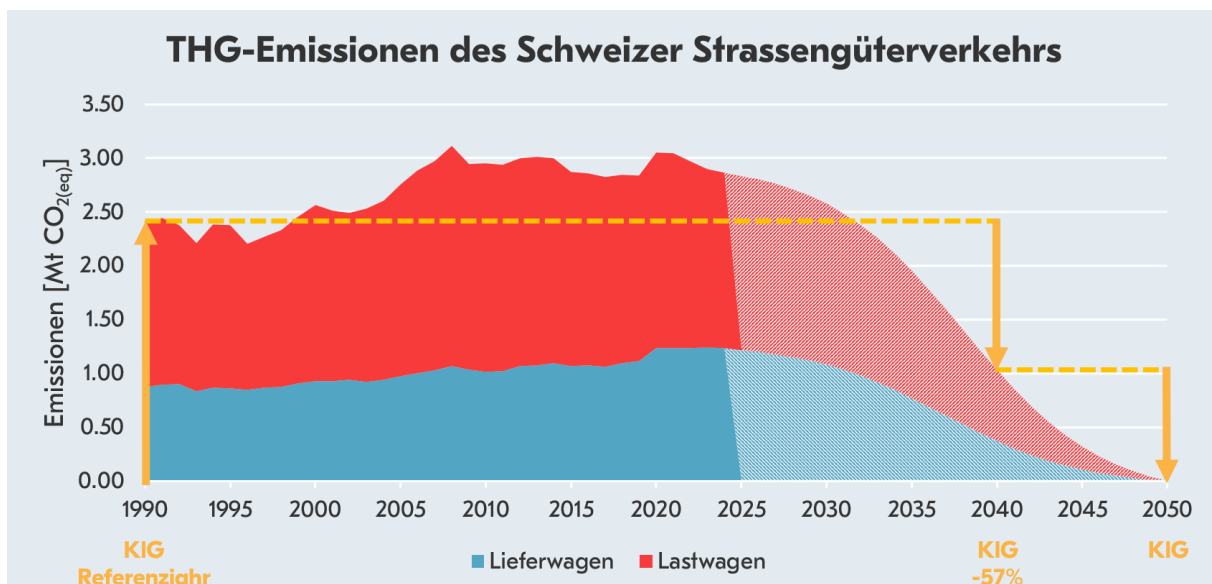


Abbildung 2: Entwicklung der Treibhausgasemissionen des Schweizer Strassengüterverkehrs seit 1990 sowie notwendiger Absenckpfad bis 2050. Die Werte zwischen 2024, dem gesetzlichen Zwischenziel 2040 und dem Netto-Null-Ziel 2050 wurden mittels kontinuierlicher S-Kurven interpoliert. (Quelle der historischen Emissionsdaten: BAFU, Treibhausgasinventar der Schweiz 2026; eigene Berechnung und Darstellung)

Der zentrale Hebel, um diese Ziele zu erreichen, ist die Elektrifizierung. Zwar verursacht insbesondere die Batterieherstellung zusätzliche Emissionen, doch über den gesamten Lebenszyklus schneiden E-LKW deutlich besser ab als Diesel-LKW. Mit erneuerbarem Strom und Fortschritten in der Batterieproduktion verbessert sich die Klimabilanz der E-LKW weiter. Eine europäische Studie beziffert die Reduktion der Lebenszyklusemissionen mit erneuerbarem Strom auf bis zu 92 %.⁵

E-LKW sind in der Anschaffung weiterhin deutlich teurer als vergleichbare Dieselfahrzeuge. Derzeit entspricht der Kaufpreis eines neuen Stromers dem rund

⁴ Bundesamt für Umwelt (BAFU), 2026, <https://www.bafu.admin.ch/de/treibhausgasinventar-verkehr>

⁵ The International Council on Clean Transportation (icct), 2022, <https://theicct.org/wp-content/uploads/2023/02/Lifecycle-assessment-trucks-and-buses-Europe-German.pdf>

Zwei- bis Dreifachen eines Verbrenners⁶. Ebenso klar ist aber, dass sich dieses Verhältnis in den kommenden Jahren zugunsten der E-LKW verschieben wird. Bereits 2030 wird Kostenparität bei leichten Nutzfahrzeugen erreicht und auch bei schwereren Fahrzeugen wird der Faktor bis dahin von 2 bis 3 auf rund 1.2 sinken⁷.

Ob sich der Umstieg wirtschaftlich lohnt, entscheidet sich jedoch nicht allein am Kaufpreis, sondern an den Gesamtkosten über die Nutzungsdauer. Berücksichtigt man Wartungskosten, Diesel- und Strompreise, Ladeinfrastrukturkosten sowie die Gebühren, sind E-LKW in der Schweiz bereits heute ökonomischer als Dieselfahrzeuge.⁸

Mit 21.3 % Marktanteil ist die Schweiz deshalb Europameisterin in der Neuzulassung von E-LKW⁹. Vorteilhafte hiesige Voraussetzungen sind die verhältnismässig kurzen Transportdistanzen, die emissionsarme Stromversorgung und innovative Unternehmen, die bereit sind, in neue Technologien zu investieren. Insbesondere ist aber die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) entscheidend, die bei E-LKW im Gegensatz zu Diesel-LKW bisher nicht erhoben wird. Ein moderner Euro-6-Vierzigtonner zahlt beispielsweise 96 Rappen pro Kilometer, was den Kostenvergleich erheblich beeinflusst. Hinzu kommt, dass Elektrofahrzeuge keine Mineralölsteuer entrichten. Dieser Kostenvorteil ist allerdings keine schweizerische Besonderheit, da international erst vereinzelt vergleichbare Ersatzabgaben eingeführt wurden.

Verlagerung: Strasse und Schiene effizient kombinieren

Der Schienenverkehr verursacht über 90 % weniger CO₂ als ein vergleichbarer Transport per Diesel-LKW und reduziert zugleich Energieverbrauch, Luftschadstoffe und Lärm. Zudem entlastet er die Strassen, senkt den Bedarf an zusätzlicher Strasseninfrastruktur und schont damit sowohl Mensch als auch Natur. Besonders für grosse, gebündelte Gütermengen über längere Distanzen ist die Bahn daher die effizientere Transportlösung.¹⁰ Gleichzeitig bleibt die Strasse gerade für kurze Strecken oder die Feinverteilung im Vorteil und unverzichtbar. Um das Verkehrssystem insgesamt möglichst effizient zu gestalten, braucht es einen pragmatischen und innovativen Ansatz, der Strasse und Schiene nicht gegeneinander ausspielt, sondern miteinander kombiniert.

In den letzten Jahren sank der Anteil der Schiene an der Transportleistung des Schweizer Güterverkehrs 2024 auf 37 %, während 63 % auf die Strasse entfielen. In absoluten Zahlen transportierte die Bahn 9.6 Milliarden Tonnenkilometer.¹¹ Das ist eine beachtliche Leistung, zugleich aber der tiefste Wert seit 2009.

⁶ wirtschaft tv, 2026, <https://wirtschaft-tv.com/unternehmen/e-lkw-trotz-doppeltem-kaufpreis-guenstiger-als-diesel.html>

⁷ UTA Edenred, 2026, <https://web.uta.com/en/blog/electric-truck-costs>

⁸ Bundesamt für Energie (BFE) et al., 2025, <https://www.aramis.admin.ch/Default?DocumentID=73928&Load=true>

⁹ Swiss eMobility (SeM), 2026, <https://www.swiss-emobility.ch/Statistiken/Lastwagen>

¹⁰ SBB Cargo, 2025, <https://blog.sbbcargo.com/sbb-cargo-spart-ueber-500-000-tonnen-co2/>

¹¹ Bundesamt für Statistik (BFS), 2025, <https://www.bfs.admin.ch/asset/de/2025-0294-d>

Die Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse reicht schon etwas länger zurück und hat mehrere Gründe. Beispielsweise ist der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) mit hohen Fixkosten, ineffizienten Rangierprozessen oder unzuverlässigen Transportketten im Ausland konfrontiert. Symptomatisch dafür stehen die Herausforderungen von SBB Cargo, die in einer Schlüsselrolle in puncto Verlagerung sind. Trotz staatlicher Unterstützung bleibt insbesondere der EWLV defizitär und verliert weiter an Transportmenge. In dieser Situation sollte eine drohende Kostenspirale vermieden werden, in der Auslastung und Nachfrage zurück gehen und im Umkehrschluss die Stückkosten steigen.¹²

Aufgrund der Probleme bewegt sich die Branche: Ab Dezember 2026 will SBB Cargo deshalb die Auslastung erhöhen, Kosten senken und rund 50 der bisher etwa 280 regelmässig bedienten Punkte aufgeben.¹³ Das könnte zwar wirtschaftlich stabilisierend wirken, aber auch zu einer weiteren Rückverlagerung führen. Zudem fördert der Bund den ELWV oder den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) bis sich die Stückkosten stabilisieren, um die negative Kostenspirale zu vermeiden.

Es stellt sich aber auch die Frage, inwiefern der EWLV durch Innovation verbessert werden kann. Erfolgsversprechend ist unter anderem die Seitenverladung auf Züge, mit denen kostenintensive Rangierprozesse reduziert oder vermieden werden können.

Sonderfall alpenquerender Güterverkehr: International vorbildlich, aber Gesetzesziel verfehlt

Eine besondere Bedeutung im Schweizer Kontext hat die Verlagerung im alpenquerenden Güterverkehr. Seit der Annahme der Alpeninitiative 1994 schreibt die Bundesverfassung vor, den Gütertransit durch die Alpen von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, um den sensiblen Alpenraum und seine Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs zu schützen. Zur Umsetzung dieses Auftrags führte die Schweiz 2001 die LSVA ein und errichtete die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), deren Herzstück, der Gotthard-Basistunnel, 2016 eröffnet wurde. Das Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG) konkretisiert den Auftrag: Jährlich sollen höchstens 650'000 schwere Güterfahrzeuge die Schweizer Alpen überqueren. Dieses Ziel hätte spätestens zwei Jahre nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, also 2018, erreicht werden müssen.

Abbildung 3 zeigt, dass diese Instrumente durchaus Wirkung entfaltet haben, das gesetzliche Ziel aber bis heute deutlich verfehlt wird. 2025 querten 960'000 Lastwagen die Schweizer Alpen. Gleichzeitig sank der Schienenanteil zum vierten Mal in Folge auf 68.6 %. Dieser Anteil ist im internationalen Vergleich weiterhin aussergewöhnlich hoch, entwickelt sich aber seit mehreren Jahren in die falsche Richtung.

¹² Bundesamt für Verkehr (BAV), 2026, <https://www.bav.admin.ch/de/newsb/ViWq1MYAkV3B>

¹³ Frachtportal, 2026, <https://www.frachtportal.com/de/news/sbb-cargo-streicht-rund-50-bedienspunkte-einzelwagenladungsverkehr-wird-deutlich-umgebaut-20260527225429>

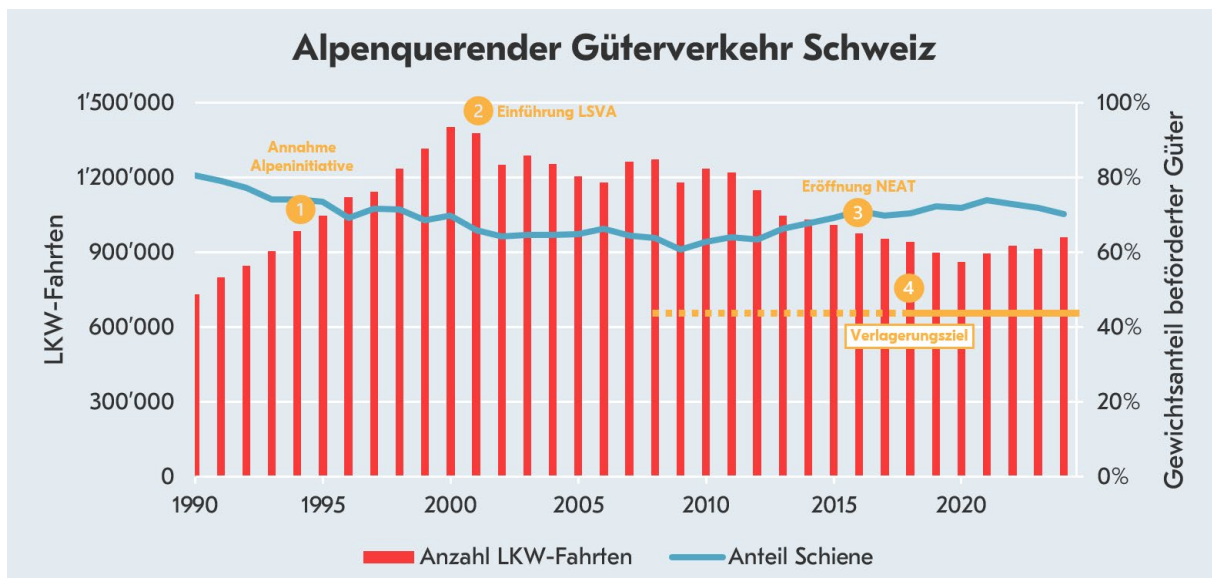


Abbildung 3: Entwicklung der alpenquerenden LKW-Fahrten und des Schienenanteils am transportierten Gütergewicht sowie zentrale Meilensteine der Schweizer Verlagerungspolitik. (Quelle: Bundesamt für Verkehr; eigene Darstellung)

Die Ursachen für diese Entwicklung sind insbesondere die ungenügende Zuverlässigkeit auf den europäischen Nord-Süd-Achsen durch zahlreiche Baustellen und Streckenunterbrüche, die Einstellung der Rollenden Landstrasse¹⁴ sowie das angespannte wirtschaftliche Umfeld. So verfügt die Schweiz mit der NEAT über eine leistungsfähige Infrastruktur, kann deren Potenzial ohne verlässliche Zulaufstrecken im Ausland jedoch nicht vollständig ausschöpfen.¹⁵

Die Schweiz hat mit LSVA, NEAT und weiteren Instrumenten viel für die Verlagerung erreicht und steht mit ihrem hohen Schienenanteil international gut da. Der aktuelle Rückverlagerungstrend zeigt jedoch, dass dieser Erfolg nicht selbstverständlich ist und eine rasche Trendumkehr braucht. Elektrifizierung allein genügt nicht: Überlastete Strassen sowie Lärm-, Infrastruktur- und weitere externe Kosten lassen sich nur durch eine konsequente Verlagerung wirksam reduzieren.

Fünf Massnahmen damit die Schweiz Vorreiterin im nachhaltigen Güterverkehr bleibt

Die Schweiz nimmt im europäischen Vergleich sowohl bei der Elektrifizierung des Schwerverkehrs als auch bei der Verlagerung auf die Schiene eine Vorreiterrolle ein, auch dank ihrer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur. Gleichzeitig verfügt sie über vergleichsweise stabile Staatsfinanzen. Diese Erfolge sind jedoch nicht selbstverständlich: Verschiedene Gesetze werden aktuell und in den kommenden Jahren überarbeitet und neu bestimmen, wie die Kosten zwischen Diesel- und Elektrofahrzeugen sowie zwischen Strasse und Schiene verteilt werden. Damit können

¹⁴ Die Rollende Landstrasse (RoLa) transportiert auf speziellen Güterzügen komplette Lastwagen samt Sattelauflegern, wobei die Chauffeur*innen in einem Begleitwagen mitreisen.

¹⁵ Bundesamt für Verkehr (BAV), 2026, <https://www.bav.admin.ch/de/newnsb/pAzo0IO4kxRefXD7Hdnrf>

sie das sorgfältig austarierte Gleichgewicht zwischen Dekarbonisierung, Verlagerung und Verkehrsfinanzierung entscheidend beeinflussen.

Gefragt sind deshalb diese **fünf Massnahmen** mit Augenmass:

1. Gleichstellung elektrischer Nutzfahrzeuge bis 4.25 Tonnen mit Verbrenner-Lieferwagen

Ergänzend ist die weitgehende Gleichstellung elektrischer Nutzfahrzeuge bis 4.25 Tonnen mit Verbrenner-Lieferwagen ein Fortschritt, die seit dem 1. Oktober 2026 in Kraft ist. Damit entfallen unter anderem die Fahrtschreiberpflicht, die reduzierte Höchstgeschwindigkeit und weitere regulatorische Nachteile, die allein aus dem zusätzlichen Batteriegewicht entstanden sind und die Elektrifizierung unnötig hemmten.

2. Revidierte LSVA

Ursprünglich war die LSVA als zentrales politisches Instrument in der Schweizer Verlagerungspolitik vorgesehen. Da emissionsfreie Lastwagen der LSVA nicht unterstellt sind, avancierte sie auch zu einem wirksamen Elektrifizierungshebel. Allerdings verursachen auch E-LKW Infrastruktur-, Stau- und weitere externe Kosten. Bleiben sie dauerhaft von der LSVA befreit, entstehen Wettbewerbsverzerrungen gegenüber der Schiene und Mindereinnahmen für die Verkehrsinfrastruktur. Eine zu hohe Belastung von E-LKW schwächt hingegen ihren Kostenvorteil gegenüber Dieselfahrzeugen. Gleichzeitig benötigt auch die Verlagerung leistungsfähige Schienenangebote, deren Infrastruktur und teilweise auch deren Betrieb staatlich finanziert oder gefördert werden sollten, um erfolgreich zu sein.

Bei der LSVA-Revision setzte sich swisscleantech dafür ein, E-LKW ab 2031 schrittweise in die Abgabe einzubeziehen, ohne deren Markthochlauf frühzeitig abzuwürgen. Dabei konnte mit Mindestrabatten eine Lösung gefunden werden, die den Unternehmen ausreichend Planungssicherheit für Investitionsentscheide bietet und es dem Bundesrat gleichzeitig erlaubt, Mitnahme- und Rückverlagerungseffekte kleinzuhalten. Dank der erfolgreichen Verabschiedung in der Herbstsession 2026 können Logistikunternehmen nun ihre Investitionsrechnungen bei der Beschaffung von E-LKW mit genügend Vorlaufzeit planen. Gleichzeitig wird die LSVA ab 2036 wieder ihre volle Verlagerungswirkung entfalten; ohne die Elektrifizierung auszubremsen, denn bis dahin dürfte Kostenparität erreicht sein.

3. Güterverkehrsverlagerungsgesetz und der Gütertransportverordnung

Der Vernehmlassungsentwurf zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG) und der Gütertransportverordnung (GüTV) sieht verlängerte Betriebsabgeltungen für den alpenquerenden, unbegleiteten kombinierten Verkehr vor. Dieser Vorschlag ist angesichts der schwierigen Marktlage sinnvoll, um das Angebot kurz- und mittelfristig zu stabilisieren; langfristig müssen die Beiträge jedoch sinken, damit Effizianzanreize und Eigenwirtschaftlichkeit erhalten bleiben.

Das GVVG bildet den gesetzlichen Rahmen für die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs und soll den aktuellen Rückverlagerungstrend bremsen. Finanzielle Förderung reichen dafür jedoch nicht: Entscheidend bleiben zuverlässige internationale Korridore, wettbewerbsfähige Bahnangebote und eine effizientere Abwicklung auf der Schiene und beim Umschlag zwischen Schiene und Strasse.

4. Ersatzabgabe für Elektrofahrzeuge

In den nächsten Monaten wird vor allem die politische Debatte rund um die Einführung einer Ersatzabgabe für Elektrofahrzeuge prägend sein. Eine solche Abgabe würde nicht nur den motorisierten Individualverkehr (MIV), sondern auch die Logistik betreffen. Die Mineralölsteuer brachte dem Bund zuletzt rund 4.48 Milliarden CHF pro Jahr ein – Tendenz sinkend^{16,17}. Neue Abgaben auf Elektrofahrzeuge können die entstehenden Finanzierungslücken schliessen und für mehr Kostenwahrheit sorgen. Werden sie zu früh oder zu hoch angesetzt, drohen sie jedoch den Markthochlauf der Elektromobilität auszubremsen.

Der Bundesrat schlug in der Vernehmlassung vor, Elektrofahrzeuge ab 2030 zu besteuern. swisscleantech unterstützt grundsätzlich, dass auch Elektrofahrzeuge langfristig einen angemessenen Beitrag an die Verkehrsinfrastruktur leisten. Die vorgeschlagene Ausgestaltung lehnen wir jedoch ab, weil sie die Elektrifizierung verfrüht bremsen würde. swisscleantech erachtet einen Mindestbestand von 30 % Elektrofahrzeugen als sinnvollen Schwellenwert; bis dahin werden auch die Neuanschaffungskosten von BEV und Verbrennerfahrzeugen weiter annähern. Ausserdem wehrt sich der Verband dagegen, dass der Bundesrat E-Autos und Verbrenner äquivalent belasten will, obwohl die CO₂-Schadenskosten fossiler Antriebe ungleich höher sind.

¹⁶ Bundesamt für Strassen (ASTRA), 2025, <https://www.astra.admin.ch/dam/de/sd-web/rSo67jURBU-O/faktenblatt-wieso-abgabe-elektrofahrzeuge.pdf>

¹⁷ Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG), <https://www.bazg.admin.ch/de/mineraloelsteuer-information-bedeutung-rahmenbedingungen>

5. Revision des CO₂-Gesetzes nach 2030

Der Bundesrat plant, die Emissionen aus Verkehr und Gebäuden ab 2031 in ein neues Emissionshandelssystem einzubeziehen. Zentrale Bedingungen für eine klimagerechte Wirkung sind ein zielkonformer Absenkpfad und funktionierende Marktmechanismen. Damit bietet sich die Chance, Kostenwahrheit im Verkehrsbereich herzustellen und die Ersatzabgabe in eine kohärente Gesamtlösung einzubetten. Schliesslich hätte die adäquate Bepreisung von CO₂ im Verkehrsbereich zur Folge, dass alle drei Pole des Spannungsfelds positiv beeinflusst würden. swisscleantech setzt sich deshalb weiterhin für folgende Reihenfolge ein: zuerst die verursachergerechte Bepreisung der CO₂-Emissionen fossiler Treibstoffe, danach die Einführung einer Ersatzabgabe für Elektrofahrzeuge.

Mit diesen Massnahmen lassen sich Klimaschutz, Verlagerung und eine verlässliche Verkehrsfinanzierung miteinander verbinden. Gelingt dieser Ausgleich, kann die Schweiz ihre Vorreiterrolle behaupten und zeigen, wie leistungsfähiger Güterverkehr, sinkende Emissionen und stabile Hand in Hand gehen.