



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Bundesamt für Verkehr BAV

3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 2. Juli 2026
TE / I 306

(avec un résumé en français en fin du document)

Stellungnahme der SAB zur Verlängerung der Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerkttem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Die SAB unterstützt die vorgeschlagene Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und die damit verbundene Verlängerung der Förderung des unbegleiteten kombinierten Verkehrs über das Jahr 2030 hinaus.

Mit der Vorlage soll die bis 2030 befristete Unterstützung des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (UKV) bis ins Jahr 2035 verlängert und flexibilisiert werden. Für den Zeitraum 2027 bis 2035 soll ein Zahlungsrahmen von 486 Mio. Fr. zur Verfügung gestellt werden. Der Bundesrat reagiert damit auf die zunehmenden Herausforderungen im alpenquerenden Güterverkehr. Im alpenquerenden Güterverkehr hat seit 2021 eine Trendumkehr stattgefunden. Bis ins Jahr 2020 konnte die Zahl der Lastwagen im alpenquerenden Verkehr reduziert werden. Seit 2021 steigt sie aber wieder an. Umgekehrt nimmt seit diesem Zeitpunkt die Zahl der transportierten Sendungen auf der Schiene ab. Diese Abnahme und die damit erschwerte Rentabilität führte bereits zur vorzeitigen Einstellung der Rollenden Landstrasse per Ende 2025 statt wie ursprünglich geplant auf Ende 2028.

Für die Rückverlagerung auf die Strasse gibt es vielfältige Gründe. Ein Hauptgrund ist im schleppenden Ausbau der Zubringerstrecken vor allem in Deutschland zu suchen. Die

Bauarbeiten sowie der generell schlechte Zustand der Bahninfrastrukturen in Deutschland und Italien führen zu zahlreichen Teil- und Vollsperrungen, welche die Attraktivität des Gütertransportes (und des Personenverkehrs!) stark einschränken. Modernisierungsvorhaben im Betrieb wie z.B. die grenzüberschreitende Einführung der Digitalen automatischen Kupplung kommen auch nur langsam voran. Das in der Verfassung verankerte Verlagerungsziel von maximal 650'000 LKW im alpenquerenden Güterverkehr rückt so wieder in weite Ferne.

Die SAB nimmt diese Trendumkehr mit Besorgnis zur Kenntnis und unterstützt die im letzten Verlagerungsbericht skizzierten Massnahmen zur Stärkung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs. Ebenso hat die SAB im Parlament verschiedene Vorstösse unterstützt. Dazu gehören namentlich die Motionen 25.3949 (Mittel für die Verlagerungspolitik sichern), 26.3004 und 26.3009 (Revitalisierung der Verlagerung im transalpinen kombinierten Verkehr), welche mit der nun vorliegenden Vorlage umgesetzt werden.

Die Verlängerung der Mittel für den UKV wird das Problem aber alleine nicht lösen. Bis die Rheinschiene in Deutschland ausgebaut und funktionsfähig ist, wird es bis in die 2040-er Jahre gehen. Aus Sicht der SAB braucht es deshalb zusätzliche Massnahmen. Dazu gehören u.a. die Umsetzung der vom Parlament überwiesenen Motionen:

- 24.3389 (Ausbau linksrheinischer Neat-Zubringer im Interesse der Verlagerung vorantreiben),
- 24.3390 (Stabilisierung des kombinierten Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse durch die Bereitstellung von Puffergleisen)

Aus Sicht der SAB sind somit die nun vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmen zur Verlängerung der Förderung des UKV nur eine von mehreren Massnahmen, die dringend ergriffen werden müssen, um den Modal Split im alpenquerenden Güterverkehr wieder zu Gunsten der Schiene zu verbessern. Die Revision des Güterverlagerungsgesetzes und der -verordnung können wir unterstützen. Sie schafft Sicherheit für das verladende Gewerbe. Wir begrüssen dabei auch die vorgeschlagene Streichung der Bestimmung abnehmender Abgeltungen je Sendung in Art. 8, Abs. 2 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes. Diese Streichung verschafft mehr Flexibilität im Einsatz der Mittel.

Wir bezweifeln allerdings, dass die Massnahmen per Ende 2035 auslaufen können. Die Rheinschiene wird bis dann nicht fertig gestellt sein. Auch auf den italienischen Zubringerstrecken wird weiterhin mit Bauarbeiten und Unterbrüchen zu rechnen sein. Es ist kaum davon auszugehen, dass der alpenquerende Schienengüterverkehr ohne staatliche Unterstützung eigenwirtschaftlich betrieben werden kann. **Wir fordern deshalb, dass der Bundesrat spätestens mit dem Verlagerungsbericht 2029 eine Zwischenevaluation vornimmt und über eine allfällige Weiterführung der Förderung über das Jahr 2035 hinaus entscheidet.** Der Verlagerungsbericht 2029 wird erste Erfahrungen mit der Verlängerung gemäss vorliegender Vorlage aufweisen und eine weitere Einschätzung zum Stand des Ausbaus auf den Zubringerstrecken ermöglichen. Offen ist auch, welche Wirkungen die Eröffnung des Brennerbasistunnels auf den Gütertransport durch die Schweiz haben wird. Die Eröffnung ist derzeit für das Jahr 2032 geplant, aber wie auch die NEAT in der Schweiz hat der Brennerbasistunnel damit zu kämpfen, dass die Kapazitäten auf den Zulaufstrecken nicht rechtzeitig erhöht werden. Im Falle des Brenners sind es dabei vor allem die fehlenden Kapazitäten in Bayern. Wir gehen deshalb nach heutiger Einschätzung davon aus, dass eine Senkung der Beiträge an den UKV ab 2030 kontraproduktiv ist und auch eine Verlängerung über das Jahr 2035 hinaus nötig sein wird.

Mit freundlichen Grüßen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Der Präsident:

Der Direktor:

Pius Kaufmann
Nationalrat

Thomas Egger

Résumé

Le SAB - Groupement suisse pour les régions de montagne - soutient la révision de la loi sur le transfert du transport de marchandises LTTM. Depuis l'année 2021, de plus en plus de marchandises sont transportés travers les Alpes via la route et non plus par le rail. Cette inversion de la tendance est contraire au mandat constitutionnel qui prévoit un nombre maximal de 650'000 camions par année dans le transport transalpin. Le SAB soutien donc la proposition du Conseil fédéral de prolonger la subvention au fret ferroviaire combiné non accompagné à travers les Alpes jusqu'en 2035 et d'octroyer un crédit-cadre de 486 millions de francs pour la période 2027 à 2035. Néanmoins, nous ne pensons pas que cette contribution de la Confédération peut vraiment être réduite progressivement à partir de 2030 et être arrêté à la fin 2035. Nous demandons donc au Conseil fédéral d'examiner l'évolution au plus tard en 2029 et de proposer le cas échéant un prolongement au-delà de 2035.