

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

Per Mail an: Gueterverkehr@bav.admin.ch

18. September 2026

Anhörung Konzept für den Gütertransport

Mit Schreiben vom 16 Juni 2026 haben Sie uns eingeladen, zur Anhörung über das Konzept für den Gütertransport Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

economiesuisse bündelt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft die Interessen von rund 100 Branchenverbänden, 20 Handelskammern und insgesamt etwa 100 000 Unternehmen mit rund 2 Millionen Beschäftigten. Ein grosser Teil unserer Mitglieder ist als verladende Wirtschaft direkt auf einen leistungsfähigen und wettbewerbsfähigen Gütertransport auf Schiene, Wasser und Strasse angewiesen.

economiesuisse begrüsst die Gesamtrevision des Konzepts für den Gütertransport und insbesondere die Öffnung hin zu multimodalen Umschlagsplattformen sowie den Einbezug der Hafeninfrastruktur am Rhein. Zentralen Nachbesserungsbedarf sehen wir jedoch bei der Kundenorientierung: Das Konzept ist zu stark aus Sicht von Bund, Kantonen und Infrastrukturbetreiberinnen formuliert, während die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft nur punktuell einfließen. Massgebend für unsere Mitglieder ist ein angemessenes Preis-Leistungs-Verhältnis, weshalb die Anlagen so zu erhalten sind, dass sich die Preis-Leistungsverhältnisse für die Kunden nicht verschlechtern, sondern im Optimalfall verbessern. Der Erhalt einer breiten Anlagendichte ist zentral, Stilllegungen und Konzentrationen dürfen deshalb nur in Abstimmung mit den betroffenen Kunden und nach ausreichender Berücksichtigung ihrer Interessen erfolgen.

Grundsätzliche Würdigung

economiesuisse unterstützt das Anliegen, mit dem revidierten Gütertransportgesetz einen wettbewerbsfähigen und stabilen Schienengüterverkehr zu ermöglichen. Das Konzept für den Gütertransport ist dafür ein wichtiges Instrument, weil es die planerische Sicherheit für die Anlagen schafft, die für die angestrebte Weiterentwicklung nötig sind.

Wir begrüssen die Öffnung der bisher bahnfokussierten Betrachtung hin zu multimodalen Umschlagsplattformen sowie die Aufnahme der Hafeninfrastruktur am Rhein und der Anlagen für den Güterumschlag auf Binnengewässern. Diese Erweiterung entspricht der Realität moderner, verkehrsträgerübergreifender Transportketten.

Gleichzeitig stellen wir fest, dass das Konzept die Perspektive der Nutzerinnen und Nutzer, also der Wirtschaft, zu wenig einnimmt. Es ist überwiegend aus Sicht des Bundes, der Kantone und der Infrastrukturbetreiberinnen formuliert. Damit die Ziele des Gütertransportgesetzes erreicht werden, muss das Konzept stärker vom tatsächlichen Bedarf der Kundschaft her gedacht werden.

Kundenorientierung als eigenständigen Grundsatz verankern

Zentrales Anliegen der Wirtschaft ist, dass die Kunden- und Nachfrageorientierung im Konzept als eigenständiger strategischer Grundsatz verankert wird. Heute erscheint die Ausrichtung an den Bedürfnissen der verladenden Wirtschaft nur punktuell und meist implizit. Ohne konsequente Kundenorientierung besteht die Gefahr, dass der Schienengüterverkehr weiter an Bedeutung verliert.

Wir schlagen deshalb vor, die Kundenorientierung sowohl bei den strategischen Zielen (Kapitel 2.1) als auch bei den Planungsgrundsätzen (Kapitel 2.2) explizit aufzunehmen. Konkret sollten unter anderem folgende Ergänzungen erfolgen:

S.10/39

Änderungsvorschlag economiesuisse:

B) Die Stossrichtungen des Konzepts sind eingebettet in die Zielsetzungen der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Konzept wird in Abstimmung mit den zentralen verkehrspolitischen Aufgaben und Zielsetzungen der Schweiz erstellt. Das Verkehrsnetz muss auch für den Gütertransport funktionsfähig und auf einem hohen technischen Standard erhalten und **kundenorientiert** weiterentwickelt werden. Investitionen sind langfristig und nachhaltig zu tätigen, damit das Verkehrssystem leistungsfähig bleibt und Kapazitätsengpässe rechtzeitig beseitigt werden. Das Bevölkerungswachstum, die knappen Landreserven, die Mobilitätsbedürfnisse künftiger Generationen **und der Wirtschaft** sowie die zukünftige volkswirtschaftliche Arbeitsteilung sind frühzeitig einzubeziehen.

Änderungsvorschlag economiesuisse:

C) Die Stossrichtungen des Konzepts sind abgestimmt mit den umwelt-, raumordnungs-, wirtschafts- und finanzpolitischen Zielsetzungen des Bundes sowie der Bedürfnisse der Kunden. Die Entwicklung der Anlagen für den Güterverkehr erfolgt im Kontext verschiedener Aufgabenstellungen des Bundes. Für eine nachhaltige Weiterentwicklung ist neben dem verkehrspolitischen Fokus die Berücksichtigung der Anliegen der Umwelt-, Energie-, ~~und~~ Raumordnungspolitik ~~sowie auch und~~ der Versorgungssicherheit **sowie der Bedürfnisse der Kunden** unabdinglich.

S. 10/39:

Änderungsvorschlag economiesuisse:

E) Die Stossrichtungen des Konzepts sind mit den Bedürfnissen der Branche abgestimmt.

Die Entwicklung der Anlagen für den Güterverkehr dient der Transport- und Logistikwirtschaft insgesamt und unterstützt keine Strategien einzelner Unternehmen. Die Inhalte und Stossrichtungen des Konzepts werden zusammen mit Vertretern der bedeutenden Branchenverbände in der Begleitgruppe des Bundesamts für Verkehr zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs diskutiert. **Dabei haben sie die Möglichkeit, sich aktiv miteinzubringen und mitzubestimmen.** Die **Anliegen der Branche** ~~wird~~ werden auch bei künftigen Überarbeitungen des Konzepts im Rahmen der rollenden Planung **beigezogen berücksichtigt.**

Änderungsvorschlag economiesuisse:

Leitvorstellungen

a.) Das Konzept für den Gütertransport wird in rollender Planung periodisch aktualisiert.

Das Konzept für den Gütertransport wird in rollender Planung periodisch aktualisiert. Das Konzept für den Gütertransport wird systematisch und in verbindlichen Prozessen periodisch aktualisiert. Die Kapitel Ziele, Leitvorstellungen, Grundsätze, Instrumente und Anlagenkategorien mit ihren Zielbildern und Festlegungen werden periodisch – oder bei grundlegenden Änderungen der Rahmenbedingungen **oder der Kundenbedürfnisse** – überprüft und überarbeitet.

Preis-Leistungs-Verhältnis und Verlässlichkeit sicherstellen

Das Konzept hält zu Recht fest, dass sich die Produktionsbedingungen des Schienengüterverkehrs nicht verschlechtern dürfen (Planungsgrundsatz I). Massgebend für die Wirtschaft ist ein angemessenes Preis-Leistungs-Verhältnis. Angesichts der real erlebten Netzeinschränkungen und der stetig steigenden Preise darf dies kein passives Bekenntnis bleiben. Systemrelevante Güterströme wie Stahl, Zement und Chemie sind in besonderem Mass auf einen verlässlichen und bezahlbaren Schienengüterverkehr angewiesen.

Planungsgrundsatz I S.12/39

Änderungsvorschlag economiesuisse:

Die im diskriminierungsfreien Netzzugang gemäss Artikel 9a EBG zugänglichen Anlagen für den Schienengüterverkehr sind für die Wirtschaft von grosser Bedeutung. Es besteht eine räumliche Nutzungskonkurrenz um Standorte von Anlagen in Zentrumsnähe oder mit guter Erreichbarkeit über Strasse und Schiene. Die Anlagen des Schienengüterverkehrs sind in diesem Kontext in ihren Funktionalitäten und Ausgestaltungsmerkmalen **grundsätzlich** so zu erhalten, dass sich **die Produktionsbedingungen des Schienengüterverkehrs die Preis-Leistungsverhältnisse für die Kunden nicht verschlechtern bzw. im Optimalfall verbessern.**

Wir weisen zudem mit Nachdruck darauf hin, dass aufgegebene Bedienpunkte und verlorene Transportmengen in der Praxis nicht auf die Schiene zurückkehren. Der laufende Umbau des Einzelwagenladungsverkehrs mit der Schliessung zahlreicher Bedienpunkte und deutlichen Preiserhöhungen steht im Widerspruch zu den verkehrspolitischen Zielen des Gütertransportgesetzes. Das Konzept muss dieser Gefahr der Rückverlagerung aktiv entgegenwirken.

Anlagendichte erhalten, Stilllegungen nur mit Kundenberücksichtigung

Die breite räumliche Abdeckung mit Freiverladeanlagen und Annahmehäfen ist ein wichtiger Vorteil für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft, insbesondere für Verlader mit saisonalen oder sporadischen Transportbedürfnissen. Wir sehen die im Konzept angelegte Tendenz zu Konzentration und Reduktion der Anlagen kritisch, soweit sie die Erreichbarkeit und den lokalen Bahnzugang schwächt. Der Nutzen eines Standorts darf nicht isoliert betrachtet werden, sondern ist im Zusammenspiel des gesamten Netzes und der versorgten Kundschaft zu beurteilen.

Planungsgrundsatz III S. 12

Änderungsvorschlag economiesuisse:**III. Anlagen des Schienengüterverkehrs, die für die Erbringung von Leistungen des Schienengüterverkehrs künftig nicht mehr benötigt werden, können stillgelegt werden.**

Anlagen des Schienengüterverkehrs, die für die Erbringung von Leistungen des Schienengüterverkehrs künftig nicht mehr benötigt werden, können **in Abstimmung mit den betroffenen Kunden** stillgelegt werden.

Planungsgrundsatz IV S. 13

Änderungsvorschlag economiesuisse:**IV. Eine Produktivitätssteigerung der bestehenden Anlagen des Schienengüterverkehrs ist anzustreben. Unproduktive sowie aufkommensschwache Standorte sind zu überprüfen.**

Gleichzeitig müssen sich auch die Dienstleistungen seitens der Anbieter in der Europäischen Union verbessern.

Planungsgrundsatz V S.13

Änderungsvorschlag economiesuisse:

V. Die Konzentration von Funktionalitäten und Kapazitäten von Anlagen des Güterverkehrs wird für Räume geprüft, wenn damit die jeweiligen Ortsaufkommen abgedeckt werden können und die Produktivität der Angebote des Schienengüterverkehrs bzw. multimodalen Verkehrs verbessert wird.

Es sind genügend Anlagen bereitzustellen, um das Ortsaufkommen der lokalen bzw. regionalen Wirtschaftsräume abdecken zu können. Der Nutzen einzelner Standorte kann dabei nicht isoliert betrachtet werden, sondern muss im Zusammenspiel mit anderen Anlagen und der Produktivität der gesamten Transportkette bzw. innerhalb der als Netzwerk angebotenen Leistungen des Schienengüterverkehrs betrachtet werden. Bei Entscheidungen über die Konzentration von Anlagen werden insbesondere regionale Konzepte, die das Gesamtsystem einbeziehen, **sowie die Interessen der Kunden** berücksichtigt.

Planungsgrundsatz VII S.13

Änderungsvorschlag economiesuisse:

VII. Der Bund sorgt mit einem strukturierten Prozess für eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Anlagen für den Schienengüterverkehr.

Die Umsetzung der in den Planungsgrundsätzen I. – V. festgehaltenen Entwicklungen folgt einem strukturierten Prozess. Der Bund sichert den Bestand und die Funktionen der heute benötigten Anlagen, ohne deren Weiterentwicklung einzuschränken. Auf Antrag der Kantone oder der Infrastrukturbetreiberinnen **und nach ausreichender Berücksichtigung der Kundeninteressen** können in ihrem Bestand gesicherte Anlagen aufgehoben oder gemäss Planungsgrundsatz II neu aufgenommen werden. Dazu wird eine Interessensabwägung sämtlicher betroffenen Akteursgruppen vorgenommen. Die Entscheidung obliegt dem Bund.

Freiverladeanlagen und Anschlussgleise sind für viele Branchen die entscheidende letzte Meile. Anschlussgleise sind in der Förderung konsequent zu berücksichtigen. Der reduzierte strassenseitige Einzugsradius (neu 15 Kilometer in Agglomerationen) darf nicht dazu führen, dass wirtschaftlich sinnvolle Standorte vorschnell wegfallen.

Wettbewerbsneutralität, Transparenz und Diskriminierungsfreiheit

Ein leistungsfähiger Schienengüterverkehr braucht einen fairen Wettbewerb. Die Anlagen des diskriminierungsfreien Netzzugangs sind für die Wirtschaft von grosser Bedeutung. Bei der Weiterentwicklung und Mitfinanzierung von Anlagen ist auf Wettbewerbsneutralität und Diskriminierungsfreiheit zu achten, damit auch Drittanbieter einen fairen Marktzugang erhalten.

Konsistent zu unseren Stellungnahmen zur Gütertransportverordnung und zur Richtlinie über die Leistungsvereinbarungen erwarten wir zudem Transparenz über die Mittelverwendung und wirksame Instrumente gegen Quersubventionierungen. Das Konzept sollte dort, wo es auf die Finanzierungsinstrumente verweist, diese Prinzipien spiegeln.

Multimodalität stärken

Wir unterstützen die Weiterentwicklung bestehender Umschlags- und Verladeanlagen zu multifunktionalen und multimodalen Drehscheiben sowie die Sicherung geeigneter Standorte mit den Instrumenten der Raumplanung. Die intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger ist ein zentraler Hebel für effiziente Transportketten und stärkt die Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Gütertransports.

Fazit

economiesuisse begrüsst die Gesamtrevision des Konzepts für den Gütertransport im Grundsatz, sieht aber wesentlichen Nachbesserungsbedarf bei der Kundenorientierung. Wird das Konzept konsequent vom Bedarf der verladenden Wirtschaft her gedacht und werden das Preis-Leistungs-Verhältnis, die Anlagendichte sowie Wettbewerbsneutralität und Transparenz gestärkt, leistet es einen wichtigen Beitrag zu einem wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Gütertransport.

Wir verweisen ergänzend auf die Stellungnahme des VAP und unterstützen deren Anliegen vollumfänglich.

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