



Bericht über die Verkehrsverlagerung Juli 2023–Juni 2025

vom 19. November 2025

Inhalt

	Management Summary	5
1	Einleitung	7
2	Verkehrsentwicklung	8
2.1	Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs	8
2.1.1	Alpenquerende Fahrten von SGF	8
2.1.2	Entwicklung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs	11
2.1.3	Auswirkung der Entgleisung im Gotthard-Basistunnel auf den alpenquerenden Schienengüterverkehr	14
2.1.4	Entwicklung der Gesamtgütermengen durch die Schweizer Alpen	15
2.1.5	Internationaler Vergleich	17
2.2	Verkehrsentwicklung erstes Semester 2025	18
2.2.1	Alpenquerender Strassengüterverkehr im 1. Semester 2025	18
2.2.2	Alpenquerender Schienengüterverkehr im 1. Semester 2025	18
2.3	Interpretation der erfassten Entwicklung	19
2.3.1	Interpretation der Verkehrsentwicklung in der Berichtsperiode	19
2.3.2	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen für den alpenquerenden Güterverkehr	20
3	Umweltmonitoring	23
3.1	Auftrag	23
3.2	Umweltsituation entlang der Transitachsen A2 und A13	23
3.3	Luftschadstoffbelastung und CO ₂ -Emissionen Strasse entlang A2 und A13	24
3.3.1	Luftschadstoffe und CO ₂ : berechnete Emissionen	24
3.4	Lärmbelastung durch den alpenquerenden Strassen- und Schienenverkehr	27
3.5	Ausblick auf die Emissionsentwicklung an den Alpenübergängen	31
4	Stand der Umsetzung der Verlagerungsinstrumente sowie der flankierenden Massnahmen	33
4.1	Verlagerungskonzept gemäss GVVG – Übersicht	33
4.2	Modernisierung der Bahninfrastruktur als Basis der schweizerischen Verlagerungspolitik	33
4.2.1	Weitere beschlossene und geplante Ausbaumassnahmen mit Relevanz für die Nord-Süd-Achsen	34
4.2.2	Auslastung der Schienenkapazitäten entlang der Nord-Süd-Achsen	35
4.2.3	Zulaufstrecken im Ausland	36
4.2.4	Schweizer Nord-Süd-Achsen als Teil der europäischen Güterverkehrskorridore	40
4.2.5	Effekte von Baustellen und Kapazitätseinschränkungen auf die Qualität des alpenquerenden Schienengüterverkehrs	42
4.2.6	Relevanz für den Verlagerungsprozess	45
4.3	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)	46
4.3.1	Stand der Umsetzung	46
4.3.2	Relevanz für den Verlagerungsprozess	48
4.4	Bahnreform: Öffnung für Dritte und Marktzugang	49
4.4.1	Stand der Umsetzung	49
4.4.2	Relevanz für den Verlagerungsprozess	49
4.4.3	Trassenpreise im alpenquerenden Güterverkehr	49
4.4.4	Bahnstrompreise	51

4.4.5	Entwicklung der Marktanteile und Marktsituation	51
4.5	Flankierende Massnahmen der Verlagerungspolitik – Übersicht finanzielle Mittel....	51
4.6	Bestellung von Angeboten im UKV	52
4.6.1	Grundsätze der Förderung	52
4.6.2	Entwicklung der geförderten Sendungen im UKV	54
4.6.3	Relevanz für den Verlagerungsprozess	54
4.7	Bestellung und Abgeltung der Rola	55
4.7.1	Ausgangslage bis zum Abschluss der neuen Rahmenvereinbarung 2024 bis 2028.	55
4.7.2	Betriebliche und finanzielle Herausforderungen und Entscheid auf vorzeitige Einstellung der Rola per Ende 2025.....	55
4.7.3	Relevanz für den Verlagerungsprozess	56
4.8	Investitionen in KV-Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr.....	57
4.8.1	Erhöhung der Umschlagskapazitäten für den alpenquerenden kombinierten Verkehr	57
4.8.2	Investitionsbeiträge für KV-Umschlagsanlagen für den alpenquerenden Verkehr	57
4.8.3	Relevanz für den Verlagerungsprozess	57
4.9	Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen.....	58
4.9.1	Stand der Umsetzung	58
4.9.2	Relevanz für den Verlagerungsprozess	58
4.10	Stand der Diskussion zur Einführung einer international abgestimmten Alpentransitbörse, Weiterentwicklung der Schwerverkehrsmanagement-Instrumente	59
4.11	Gefahrguttransporte auf der Simplon-Passstrasse	60
	Roadmap 2025 des Kantons Wallis	60
4.12	Übrige Rahmenbedingungen des alpenquerenden Güterverkehrs	61
4.12.1	Auswirkungen der eingeschränkten Strasseninfrastrukturverfügbarkeit auf der Brenner-Achse.....	61
4.12.2	Vergleich der Strassenbenutzungsgebühren auf den Alpenübergängen	61
4.12.3	Übrige Rahmenbedingungen des alpenquerenden Güterverkehrs	63
4.13	Stand Verlagerungsinstrumente und flankierende Verlagerungsmassnahmen: Fazit	64
5	Massnahmen zur Weiterentwicklung der Verlagerungspolitik: Handlungsfelder für die kommende Berichtsperiode	65
5.1	Ausgangslage	65
5.2	Modernisierung der Bahninfrastruktur: Bessere Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr im Ausland als zwingende Voraussetzung für eine erfolgreichere Verlagerungspolitik	67
5.2.1	Langfristig: Moderne Produktionsbedingungen auf allen Zulaufstrecken zur NEAT - Zielbild 2025-2040	67
5.2.2	Ausbau und Substanzerhalt unter Aufrechterhaltung eines marktverträglichen Infrastrukturangebots.....	73
5.2.3	Baustellensituation auf dem Güterverkehrskorridor Nordsee-Rhein-Mittelmeer 2026 und Folgejahre.....	74

5.3	Entwicklung der linksrheinischen Zulaufstrecke zur NEAT zu einer modernen und leistungsfähigen Bahninfrastruktur für den Güterverkehr: Standberichte zum Stand der Umsetzung der Mo. 20.3003, 22.3000, 24.3389	78
5.3.1	Massnahmen auf französischer Seite	79
5.3.2	Massnahmen auf Schweizer Seite	81
5.3.3	Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Wörth – Strasbourg, Stand Umsetzung Motion 22.3000.....	82
5.4	Ausbau der Achse Stuttgart–Singen–Schaffhausen–Othmarsingen–Gotthard («Gäubahn»)	83
5.5	Stabilisierung des Schienengüterverkehrs auf der Nord-Süd-Achse durch die Bereitstellung von «Puffergleisen» (Mo. 24.3390).....	84
5.5.1	Auftragsverständnis	85
5.5.2	Laufende Aktivitäten im Inland	87
5.5.3	Massnahmen im Ausland	87
5.6	Aktive Rolle des BAV in der Verbesserung der Situation des Nord-Süd-Güterverkehrs	88
5.6.1	Co-Vorsitz der Schweiz im Exekutivrat des Güterverkehrskorridors Nordsee-Rhein-Mittelmeer	88
5.6.2	Kurz- bis mittelfristige Handlungsmöglichkeiten im Ausland in Form einer zwischen den Schweizer Akteuren abgestimmten Massnahmenliste	88
5.6.3	Branchen-Dialog und Runde Tische als Plattformen für den Austausch zu Verbesserung von Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit	89
5.7	Timetable Redesign.....	91
5.8	Weiterentwicklung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA	92
5.8.1	Weiterentwicklung / Teilrevision SVAG (Botschaft des Bundesrats vom 28.05.2025)	92
5.8.2	Anpassung der LSVA an die Teuerung: Regelmässige Überprüfung	93
5.9	Einstellung der Rollenden Landstrasse auf Ende 2025: Abfederung der Auswirkungen auf den Verlagerungsprozess	93
5.10	Prüfung der Fortführung der finanziellen Unterstützung für den alpenquerenden unbegleiteten kombinierten Verkehr in Form von Betriebsabgeltungen	95
5.11	Gefahrguttransporte auf der Simplon-Passstrasse	98
5.11.1	Arbeiten im Rahmen der Roadmap 2025 des Kantons Wallis	98
5.11.2	Umsetzung der Motion 20.3696 Pasquier-Eichenberger «Monitoring des alpenquerenden Gefahrguttransports».....	98
5.12	Automatisierung des Nord-Süd-Güterverkehrs durch Einführung der DAK	99
5.13	Beibehaltung eines sicheren Schienengüterverkehrs durch die Alpen	100
6	Fortführung und Weiterentwicklung der Verlagerungspolitik: Herausforderungen für die kommende Berichtsperiode 2025–2027	102
6.1	Herausforderung: Erhöhung der Infrastrukturverfügbarkeit und zuverlässige Angebote im Schienengüterverkehr	102
6.2	Sicherstellung der Wirksamkeit der schweizerischen Verlagerungspolitik	103
	Anhang	104

Management Summary

Der Bundesrat unterbreitet dem Parlament alle zwei Jahre einen Bericht über die Wirksamkeit der Massnahmen und den Stand der Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs, den sogenannten Verlagerungsbericht. Der Verlagerungsbericht 2025 stellt zunächst die Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs und der Umweltbelastung auf den alpenquerenden Transitachsen in der Berichtsperiode (2022-2024) dar. Anschliessend folgt eine Betrachtung des Standes der Umsetzung der Verlagerungsinstrumente und der flankierenden Massnahmen. Aufbauend darauf werden verschiedene Massnahmen zur Unterstützung der Verlagerung in den kommenden Berichtsperioden vorgestellt und vorgeschlagen. Abschliessend nimmt der Bundesrat eine Einschätzung zur Weiterführung der Verlagerungspolitik vor.

Verkehrsentwicklung

Die Transportmenge im alpenquerenden Schienengüterverkehr ging zwischen 2022 und 2024 um 9,3 Prozent zurück. Der Anteil der Bahn am alpenquerenden Güterverkehr lag per Ende 2024 bei 70,3 Prozent und damit um 2,6 Prozentpunkte unter jenem des Jahres 2022. Das Wachstum nach Fertigstellung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) und des 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse konnte somit nach 2022 nicht fortgesetzt werden. Für 2025 sind weitere Marktanteilsverluste der Schiene zu erwarten.

Die Fahrtenzahl schwerer Güterfahrzeuge (SGF) auf der Strasse über Schweizer Übergänge stieg derweil im Zeitraum 2022–2024 um +3.5 %. Im Jahr 2023 wurden 916 000 und im Jahr 2024 960 000 alpenquerende Fahrten von SGF gezählt.

Das für 2018 gesetzlich festgelegte Verlagerungsziel von 650 000 alpenquerenden Fahrten von SGF wurde somit erneut verfehlt. Gegenüber dem Referenzjahr 2000 resultierte per Ende 2024 eine Reduktion der Fahrten um rund ein Drittel (-31,6 %).

Umweltbelastung

Die Luftschadstoffbelastung im Alpenraum geht, gemessen an den gesetzlich geltenden Grenzwerten, weiterhin kontinuierlich zurück. Dies ist auf die verbesserten Emissionseigenschaften der schweren Güterfahrzeuge zurückzuführen. Dennoch hat der schwere Strassengüterverkehr weiterhin erhebliche Anteile an der Schadstoffbelastung, vor allem bei den Stickoxiden (NO_x) und beim Russ. Insbesondere südlich des Alpenhauptkamms ist die Luftschadstoffbelastung weiterhin zu hoch.

Die Lärmbelastung des Schienengüterverkehrs konnte dank der Massnahmen zur Lärmsanierung kontinuierlich gesenkt werden. Hingegen sind die Lärmbelastungen durch den Strassengüterverkehr, vor allem in den frühen Morgenstunden (5 bis 6 Uhr), über die Jahre hinweg weitgehend konstant geblieben und weiterhin zu hoch. Mit verschiedenen Massnahmen konnte der Lärm für die Betroffenen jedoch reduziert werden.

Verlagerungsinstrumente und flankierende Verlagerungsmassnahmen

Die Berichterstattung zeigt, dass die beschlossenen und weitgehend umgesetzten Verlagerungsinstrumente – NEAT, Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und Bahnreform – zwar im Wesentlichen weiterhin wirken. Der Trend zu höheren Marktanteilen der Schiene lässt sich aber, wie oben erwähnt, nicht fortsetzen.

Fünf Jahre nach der Inbetriebnahme der Gesamt-NEAT und des 4-Meter-Korridors können deren Produktivitäts- und Verlagerungspotenziale noch nicht weitreichend ausgenutzt werden. Bei den Zulaufstrecken zur NEAT, insbesondere im Ausland, macht die Modernisierung und Erweiterung der Infrastruktur nur langsam Fortschritte. Relevante Zulaufstrecken weisen noch immer nicht die für eine effiziente Produktion erforderlichen Infrastrukturparameter (u.a. Lichtraumprofil, Zuglängen) auf. Die Vielzahl an Baustellen, die Störungsanfälligkeit der teils veralteten Infrastruktur und zusätzliche operative Probleme beeinträchtigen die Leistungsfähigkeit des internationalen Schienengüterverkehrs. Dessen Produktionsbedingungen haben sich in der Berichtsperiode über den gesamten Nord-Süd-Schienenkorridor betrachtet verschlechtert. Dies führte unter anderem zur Entscheidung der Betreiberfirma RALpin, die Rola vorzeitig per Ende 2025 einzustellen.

Die bestehenden Instrumente und Massnahmen konnten in der Berichtsperiode daher nur dazu beitragen, einen noch deutlicheren Anstieg der Anzahl alpenquerender Fahrten von SGF zu verhindern. Ohne die erwähnten zentralen Instrumente und flankierenden Massnahmen würden jährlich zusätzlich rund 800 000 SGF die Alpen queren und der im internationalen Vergleich sehr hohe Bahnanteil beim Gütertransport durch die Alpen wäre grundsätzlich in Frage gestellt.

Weiterführung der Verlagerungspolitik

Der vorliegende Verlagerungsbericht setzt den Fokus für die Schwerpunkte der Verlagerungspolitik in der kommenden Berichtsperiode und die kommenden Jahre. Es sollen Massnahmen in die Wege geleitet werden, die die möglichst zeitnahe Bereitstellung einer leistungsfähigen Bahninfrastruktur in der Schweiz und auf den Zulaufstrecken im Ausland sowie effizientere Produktionsabläufe für den gesamten alpenquerenden Schienengüterverkehr ermöglichen.

Der Bund wird sich deshalb in der nächsten Berichtsperiode für eine rasche Modernisierung der Bahninfrastruktur im den Nachbarländern einsetzen. Dazu gehört die Entwicklung einer modernen und leistungsfähigen Bahninfrastruktur für den Güterverkehr auf der linksrheinischen Zulaufstrecke in Frankreich – und damit zu einer leistungsfähigen Ergänzung der deutschen Rheintalstrecke. Die deutsche Strecke Stuttgart–Singen und ihre schweizerische Verlängerung Schaffhausen–Oerlikon–Othmarsingen dient bereits heute als Umleitungsstrecke bei Störungen oder Einschränkungen auf der Rheintalstrecke. Sie soll bis 2028 ausgebaut werden, um künftig auch Züge mit grossem Profil umleiten zu können. Zudem wird der Bund seine internationalen Aktivitäten weiter verstärken, insbesondere auf Ebene der europäischen Güterverkehrskorridore. Er wird auch den Branchendialog intensivieren, um gemeinsam Verbesserungsmöglichkeiten zu identifizieren. Weiter sieht der Bund vor, die Einstellung der Rollenden Landstrasse durch geeignete Massnahmen zu flankieren, so dass die Rückverlagerungen auf die Strasse kurz bis mittelfristig möglichst minimiert werden. Überdies prüft der Bundesrat eine Fortsetzung der finanziellen Förderung des alpenquerenden UKV über das Jahr 2030 hinaus.

Mit diesem Verlagerungsbericht bestätigt der Bund die seit längerem vorliegende Erkenntnis, dass auch mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme der NEAT das Verlagerungsziel unter sonst gleichen Rahmenbedingungen nicht erreicht werden kann. Es sind deshalb weiterhin Anstrengungen zur Intensivierung und Weiterentwicklung der Verlagerungspolitik erforderlich.

Beantwortung parlamentarischer Vorstösse

Mit dem vorliegenden Verlagerungsbericht wird der folgende parlamentarische Vorstoss erfüllt:

- Motion 20.3696 Pasquier-Eichenberger «Monitoring des alpenquerenden Gefahrguttransports»

1 Einleitung

Die Verlagerung des Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist ein Hauptanliegen der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Schweizer Stimmvolk äusserte mit der Annahme des Alpenschutzartikels (Art. 84 der Bundesverfassung¹) am 20. Februar 1994 den klaren Willen, den alpenquerenden Güterschwerverkehr so weit als möglich von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. In weiteren Abstimmungen bekräftigte es diesen Willen.

Das Parlament verabschiedete mit dem Verkehrsverlagerungsgesetz vom 8. Oktober 1999² und der Güterverkehrsvorlage gemäss der Botschaft vom 8. Juni 2007³ Ausführungsgesetze zum Alpenschutzartikel. Diese Gesetze enthalten Vorgaben zu einer regelmässigen Berichterstattung. Das Güterverkehrsverlagerungsgesetz vom 19. Dezember 2008⁴ (GVVG) als Bestandteil der Güterverkehrsvorlage trat am 1. Januar 2010 in Kraft. Gemäss Art. 4 Abs. 2 GVVG legt der Bundesrat dem Parlament alle zwei Jahre einen Verlagerungsbericht vor, der über die Wirksamkeit der Massnahmen und den Stand der Verlagerung orientiert, die nächsten Etappen zur Umsetzung der schweizerischen Verlagerungspolitik darstellt, allfällige zusätzliche Massnahmen vorschlägt und gegebenenfalls Anträge zu Zwischenzielen und Massnahmen stellt.

Der vorliegende Bericht beurteilt die bisher umgesetzten Massnahmen, legt die Ziele für die Folgeperiode sowie das Vorgehen zur möglichst raschen Erreichung des Verlagerungsziels fest. Es handelt sich um den achten Verlagerungsbericht gemäss GVVG und ist somit Bestandteil einer Serie von Berichten, die der Bundesrat bereits seit Längerem alle zwei Jahre erarbeitet.

¹ SR 101

² AS 2000 2864

³ BBl 2007 4377

⁴ SR 740.1

2 Verkehrsentwicklung

2.1 Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs

2.1.1 Alpenquerende Fahrten von SGF

Im Jahr 2024 überquerten rund 960 000 SGF die vier Schweizer Alpenübergänge. Gegenüber dem Referenzjahr 2000 sind die Fahrten von SGF über Schweizer Alpenübergänge per Ende 2024 um rund ein Drittel zurückgegangen (-31,6 %). Im Beobachtungszeitraum 2022–2024 ist jedoch eine Zunahme um 3,5 Prozent zu verzeichnen.

Allerdings wird der Zielwert von 650 000 Fahrten, der gemäss Artikel 3 des GVVG spätestens im Jahr 2018 hätte erreicht werden sollen, weiterhin um rund 310 000 Fahrten überschritten.

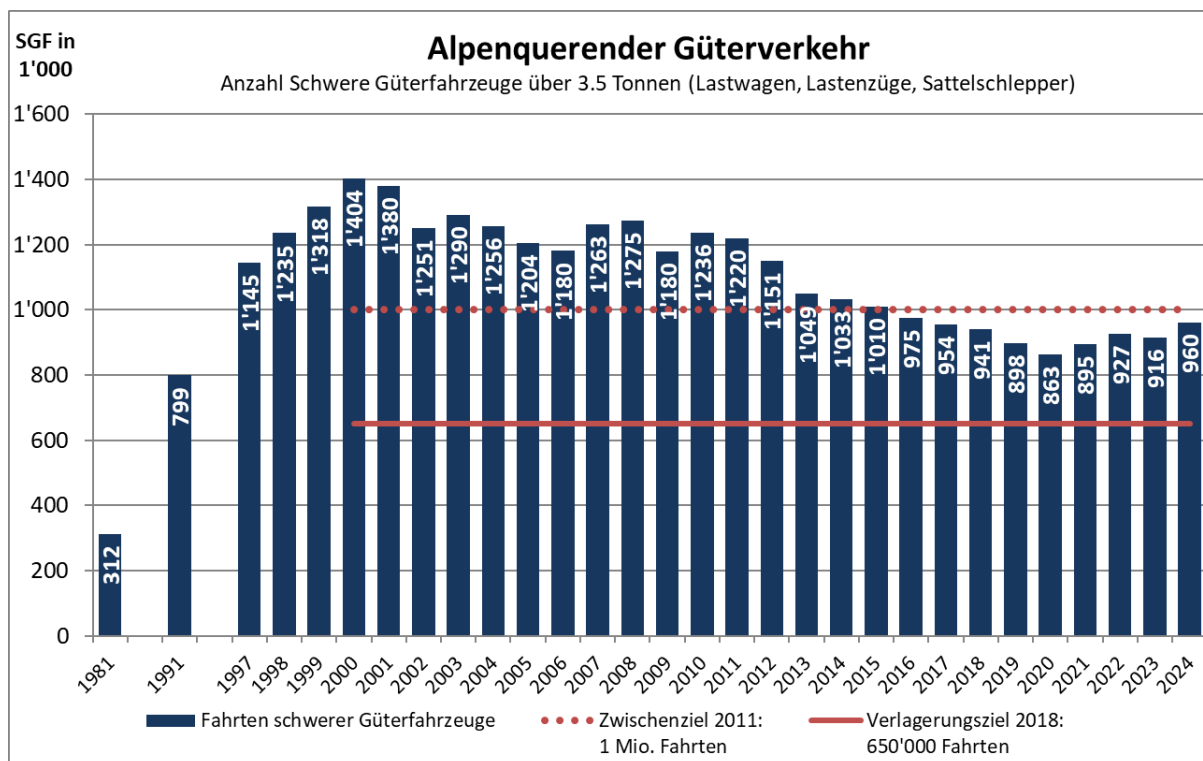


Abbildung 1: Anzahl alpenquerender Fahrten durch die Schweiz 1981–2024

Zwischen 2000 und 2006 ging die Zahl der alpenquerenden Fahrten um insgesamt 15,9 Prozent zurück, anschliessend wurde bis 2008 wiederum ein Anstieg um 8 Prozent verzeichnet. Ihm folgte ein kontinuierlicher und stellenweise deutlicher Rückgang der Fahrten. Diese Entwicklung wurde lediglich durch die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise im Jahr 2009 unterbrochen. Seit 2016 liegt die Zahl der Fahrten konstant unter einer Million pro Jahr. Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie führten dazu, dass im Jahr 2020 nur noch 863 000 SGF die Schweizer Alpen überquerten. 2021 war erstmals seit 2009/2010 wieder ein Anstieg der alpenquerenden Fahrten zu beobachten. 2024 betrug die Fahrtenzahl 960 000; dies entspricht einem Anstieg um +3,6 % gegenüber dem Vorjahr bzw. einem Anstieg um +3,3 % gegenüber 2019 (vor der Covid-19-Pandemie). Die Fahrtenzahl liegt damit wieder auf dem Niveau der Jahre 2016/2017.

Übersicht Strassenachsen

Der mit Abstand wichtigste Strassenübergang ist der Gotthard mit einem Fahrtenanteil von 73 Prozent im Jahr 2024. Der San Bernardino ist der zweitwichtigste Schweizer Übergang und dient bei Sperrungen der Gotthard-Route als wichtigste Ausweichroute. Beide Korridore verzeichneten im Beobachtungszeitraum 2022–2024 eine Zunahme der Fahrten (+4,3 % bzw. +0,8 %).

in 1'000 SGF pro Jahr	2001	2004	2009	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	22>24
Gotthard	967	968	900	928	730	701	698	677	643	628	662	678	645	707	+4.3%
San Bernardino	275	155	166	182	157	148	150	144	131	117	129	127	147	128	+0.8%
Simplon	76	68	68	78	83	89	81	86	89	90	80	97	96	93	-4.5%
Gr. St. Bernhard	62	66	46	48	40	37	26	34	34	27	25	26	28	33	+25.3%
CH (Total)	1'380	1'256	1'180	1'236	1'010	975	954	941	898	863	895	927	916	960	+3.5%

Tabelle 1: Anzahl alpenquerender Fahrten durch die Schweiz pro Alpenübergang 2001–2024

Anteile in %	2001	2004	2009	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Gotthard	70%	77%	76%	75%	72%	72%	73%	72%	72%	73%	74%	73%	70%	74%
San Bernardino	20%	12%	14%	15%	16%	15%	16%	15%	15%	14%	14%	14%	16%	13%
Simplon	6%	5%	6%	6%	8%	9%	8%	9%	10%	10%	9%	10%	10%	10%
Gr. St. Bernhard	4%	5%	4%	4%	4%	4%	3%	4%	4%	3%	3%	3%	3%	3%

Tabelle 2: Anteile der Alpenübergänge im alpenquerenden Güterverkehr auf der Strasse 2001–2024

Kategorie und Immatrikulation der Fahrzeuge

Der Anteil der Sattelzüge stieg mit der Erhöhung der Gewichtslimite von 28 Tonnen auf zunächst 34 Tonnen im Jahr 2001 innerhalb zweier Jahre von 47 Prozent auf rund 60 Prozent. Seitdem ist ein konstanter Anstieg des Anteils der Sattelzüge bei einem generellen Rückgang der Fahrten von SGF festzustellen: im Jahr 2024 waren knapp drei von vier SGF im alpenquerenden Strassengüterverkehr Sattelzüge (73,7 %). Somit sind Sattelzüge im alpenquerenden Güterverkehr die mit Abstand bedeutendste Fahrzeugkategorie.

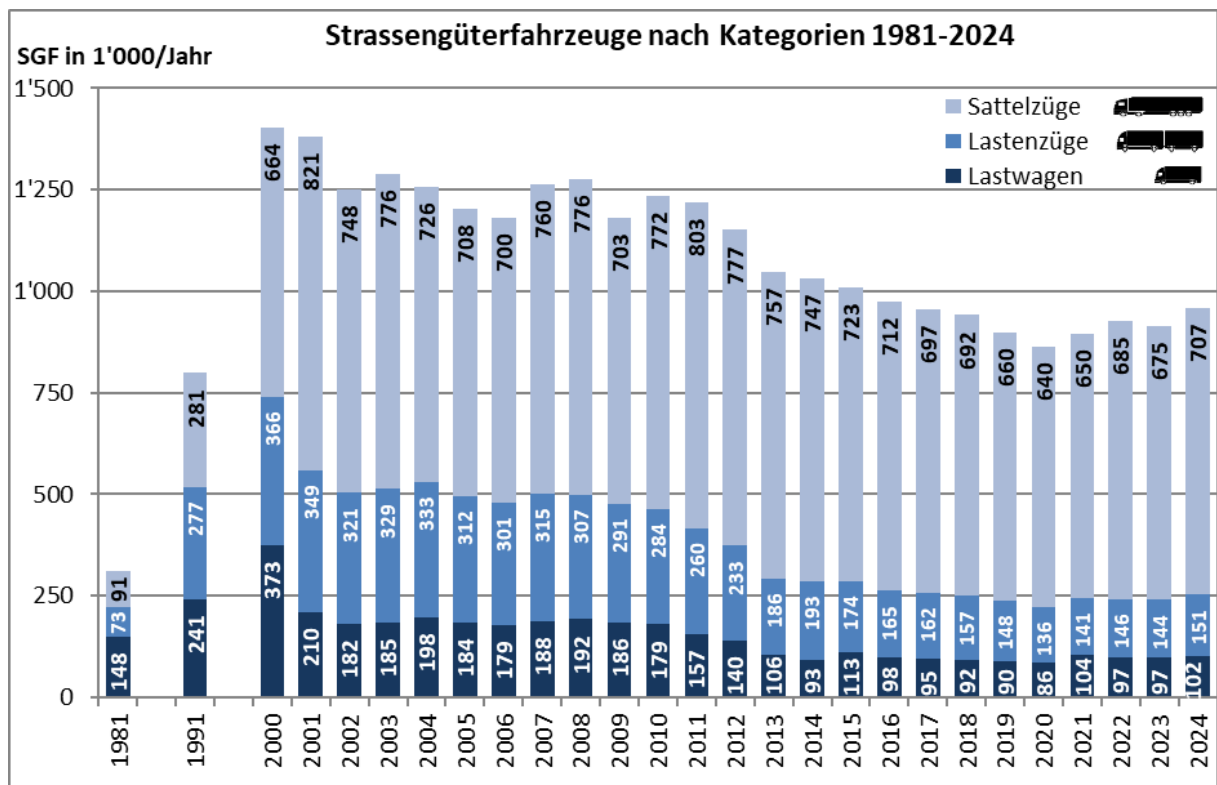


Abbildung 2: Entwicklung alpenquerende Fahrten von SGF nach Fahrzeugkategorie 1981–2024

In- und ausländische Fahrzeuge

Zu Beginn der systematischen Beobachtung des alpenquerenden Strassengüterverkehrs im Jahr 1981 war etwas weniger als die Hälfte der SGF ausländischer Herkunft (49 %). Bis zum Jahr 2002 stieg der

Anteil der ausländischen Güterfahrzeuge an der Gesamtzahl der SGF kontinuierlich auf etwa drei Viertel (75 %). Nach einer deutlichen Abnahme im Zeitraum 2004–2006 (–4 Prozent) pendelt der Anteil der ausländischen SGF seither zwischen 69 und 71 Prozent. Im Jahr 2024 betrug der Anteil 69,8 Prozent.

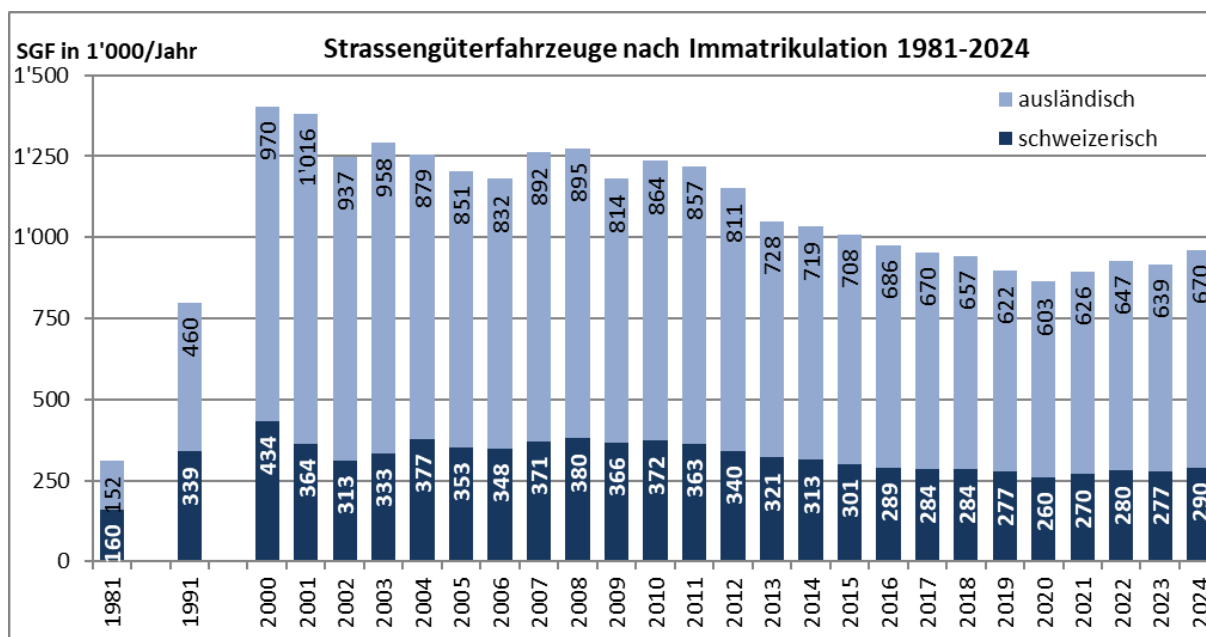


Abbildung 3: Entwicklung der alpenquerenden Fahrten von SGF nach Immatrikulation 1981–2024

Gefahrguttransporte auf der Simplon-Passstrasse

Gefahrguttransporte im alpenquerenden Schwerverkehr unterliegen bestimmten Auflagen, welche in der Verordnung vom 29. November 2002 über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR) geregelt sind⁵. Durch die Tunnelstrecken an Gr. St. Bernhard, Gotthard sowie San Bernardino dürfen grundsätzlich keine Gefahrguttransporte abgewickelt werden. Allerdings sind für Gotthard und San Bernardino Ausnahmegewilligungen möglich. Seit 1999 werden die Gefahrguttransporte bei der manuellen Stichprobenzählung aufgrund der orangefarbenen Gefahrguttafeln erfasst. Einerseits wird hiermit die absolute Grössenordnung solcher Fahrzeuge ermittelt, andererseits die Entwicklung beobachtet.

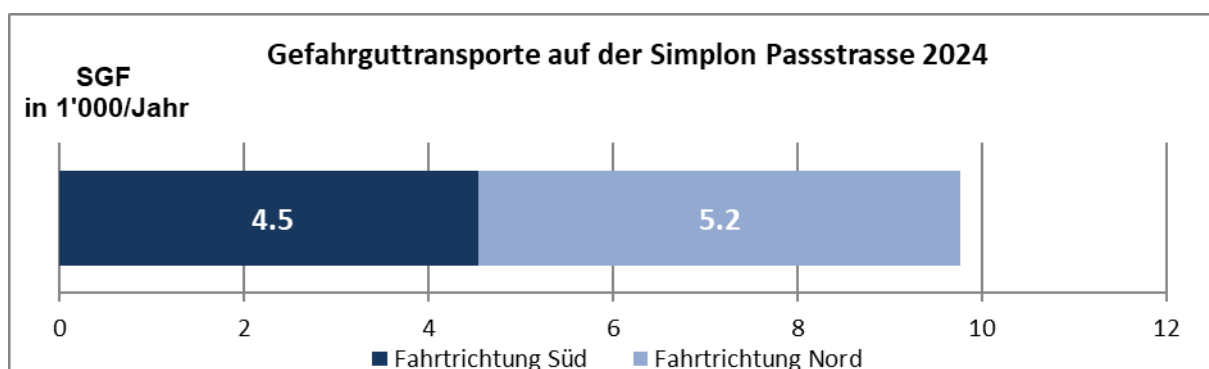


Abbildung 4: Gefahrguttransporte auf der Simplon-Passstrasse 2024 je Fahrtrichtung

Insgesamt überquerten den Simplon 2024 rund 9 800 Fahrzeuge, die mit Gefahrgut beladen waren. Dabei liegt die Anzahl der Transporte in Fahrtrichtung Schweiz (5 200 Fahrten) höher als diejenige in Fahrtrichtung Italien (rund 4 500). Dies sind 6,2% vom Gesamt der Lastwagenfahrten über die Simplon-Passstrasse.

⁵ SR 741.621

In Erfüllung der Motion 20.3696 «Monitoring des alpenquerenden Gefahrguttransports»⁶ führt das ASTRA seit Juni 2023 eine automatische Zählung der Gefahrguttransporte auf der Simplon-Passstrasse durch. Das Jahr 2024 ist das erste vollständige Kalenderjahr, für das Zählungen vorliegen. Mit dieser Statistik beginnt der Bundesrat mit der Darstellung der Gefahrguttransporte in seinem Verlagerungsbericht sowie in den Jahresberichten des alpenquerenden Güterverkehrs auf Basis des Monitorings der Gefahrguttransporte auf der Simplon-Passstrasse des ASTRA. Er erachtet damit das Anliegen der Motion 20.3696 als umgesetzt und beantragt die Abschreibung der Motion (siehe Kapitel 5.11.2).

2.1.2 Entwicklung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs

Die Transportmenge im alpenquerenden Schienengüterverkehr ging zwischen 2022 und 2024 um -9,3 Prozent zurück. Insgesamt überquerte 2024 eine Last von rund 25,7 Millionen Tonnen die beiden Schweizer Alpenübergänge auf der Schiene; 2022 waren es noch 28,3 Millionen Tonnen. Im Vergleich zum Referenzjahr 2000 liegt dieser Wert aber immer noch 23,5 Prozent höher.

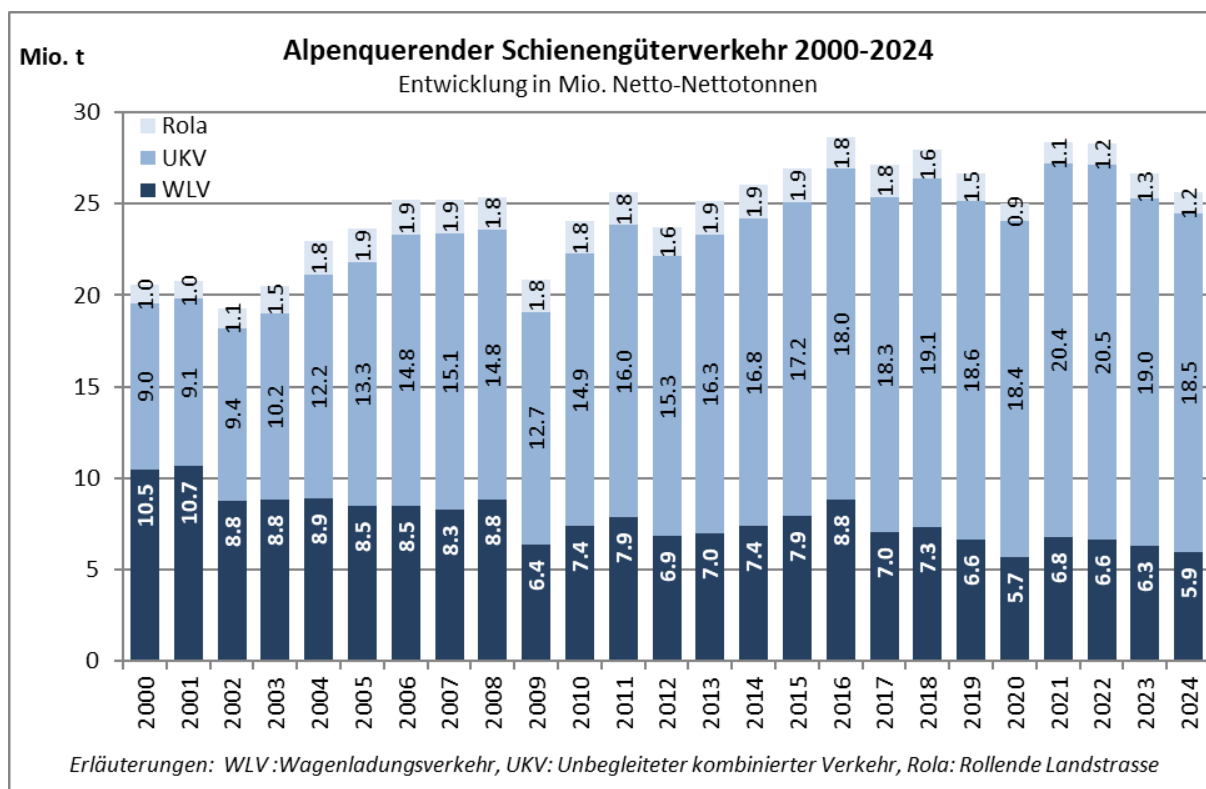


Abbildung 5: Alpenquerender Schienengüterverkehr 2000–2024

Entwicklung der Verkehrsarten

Im Beobachtungszeitraum zwischen 2022 und 2024 veränderten sich die Anteile der einzelnen Verkehrsarten am Gesamtverkehr zum Teil stark. Der Anteil des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (UKV) stagnierte (-0,1 %); es wurden 2024 knapp drei Viertel des Aufkommens im alpenquerenden Schienengüterverkehr (72 %) auf diese Art transportiert. Hingegen ging der Anteil des Wagenladungsverkehrs (WLV) in der Berichtsperiode zurück (-1,7 %) und belief sich 2024 auf knapp ein Viertel (23,1 %) des Gesamtverkehrs. Der Anteil der Rollenden Landstrasse (Rola) lag 2024 bei 4,7 Prozent.

⁶ Link zum Vorstoss: <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20203696>

<i>Anteile an Netto-netto-t in %</i>	2000	2005	2009	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Wagenladungsverkehr	51%	36%	31%	31%	29%	31%	26%	26%	25%	23%	24%	24%	24%	23%
Unbegleiteter kombinierter Verkehr	44%	56%	61%	62%	64%	63%	67%	68%	70%	74%	72%	72%	71%	72%
Rollende Landstrasse	5%	8%	8%	7%	7%	6%	7%	6%	6%	4%	4%	4%	5%	5%

Tabelle 3: Anteile der Verkehrsarten WLV, UKV und Rola am alpenquerenden Schienengüterverkehr durch die Schweiz 2000–2024

Achsenbetrachtung Schiene

In Bezug auf die Verkehrsanteile der beiden schweizerischen Nord-Süd-Schienenachsen stieg der Anteil der Gotthard-Achse während der Berichtsperiode deutlich an. Die erwähnte Achse konnte in der Berichtsperiode ihren Anteil um 9 Prozent auf 69 Prozent ausbauen und so ihre Rolle als bedeutendste Achse für den alpenquerenden Schienengüterverkehr durch die Schweiz festigen. Über die Simplon-Achse wurden 2024 somit 31 Prozent des alpenquerenden Schienengüterverkehrs durch die Schweiz transportiert.

<i>Mio. t</i>	2000	2005	2009	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Gotthard	16.8	15.6	11.6	14.4	15.3	15.1	15.3	17.9	19.6	18.2	17.9
- davon WLV	6.9	5.4	3.8	4.7	5.6	5.0	4.5	5.5	5.4	5.0	5.0
- davon UKV	8.9	9.7	7.6	9.5	9.5	10.1	10.8	12.4	14.2	13.1	12.8
- davon Rola	1.0	0.4	0.2	0.2	0.2	--	--	0.0	0.0	0.0	0.1
Simplon	3.7	8.0	9.2	9.6	11.7	11.5	9.7	10.4	8.7	8.5	7.8
- davon WLV	3.6	3.0	2.6	2.6	2.3	1.6	1.1	1.3	1.2	1.3	0.9
- davon UKV	0.1	3.6	5.1	5.4	7.7	8.4	7.6	8.0	6.3	5.9	5.7
- davon Rola	0.0	1.4	1.6	1.6	1.7	1.5	0.9	1.1	1.2	1.3	1.2

Tabelle 4: Achsenvergleich des alpenquerenden Schienengüterverkehrs: Werte in Mio. Netto-netto-Tonnen 2000–2024

Diese Entwicklung widerspiegelt klar die zahlreichen Kapazitätseinschränkungen auf den Zulaufstrecken zur NEAT in Deutschland und Italien im Jahr 2024 sowie auf der Gotthard-Achse in der Schweiz.

Wagenladungsverkehr

Die im alpenquerenden Wagenladungsverkehr (WLV) transportierte Menge ging zwischen 2022 und 2024 um -10.9 % zurück. Während 2022 6,6 Millionen Tonnen Güter mittels WLV transportiert wurden, waren es 2024 5,9 Millionen. Damit lag der WLV 2024 auf dem zweitniedrigsten Niveau seit 2000.

Unbegleiteter kombinierter Verkehr

Der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) blieb die wichtigste Produktionsform im alpenquerenden Güterverkehr in der Berichtsperiode 2022–2024, allerdings mit einem Aufkommensrückgang gegenüber den Vorjahren. Im Jahr 2024 wurden 18.5 Millionen Tonnen mittels UKV transportiert, womit der UKV wieder auf das Niveau vor der Covid-19-Pandemie zurückfiel (-9,5 % gegenüber 2022). Der Anteil des UKV am gesamten alpenquerenden Schienengüterverkehr erhöhte sich im Jahr 2024 aufgrund der Aufkommensverluste des WLV auf 72,2 Prozent.

Der UKV ist zudem das einzige Segment des gesamten alpenquerenden Güterverkehrsmarktes (Strasse, WLV, UKV, Rola), das im Zeitraum seit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (GBT) im Jahr 2016 sein Aufkommen steigern konnte (+9,3 %).

Die finanzielle Unterstützung des Bundes trägt, trotz jährlich abnehmender Fördermittel, weiterhin zur Wachstumsentwicklung in diesem Bereich bei (siehe Kapitel 4.6).

Rollende Landstrasse

Die Rollende Landstrasse (Rola) durch die Schweiz konnte ihre Stellung als wichtiges flankierendes Schienengüterverkehrsangebot auf den schweizerischen Nord-Süd-Bahnachsen während der Berichtsperiode aufrechterhalten. Ihr Volumen blieb im Berichtszeitraum 2022-2024 auf einem Niveau von 1,2 Millionen Tonnen im Jahr stabil. Ihr Anteil am gesamten alpenquerenden Schienengüterverkehr verharrte bei rund 5 %.

Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr

Der deutlich grösste Teil des alpenquerenden Schienengüterverkehrs durch die Schweiz ist Transitverkehr: 2024 wurden 67,5 % der Güter über die Schweizer Alpen im Transit befördert. Der Binnenverkehr machte demgegenüber 13,4 % aus, der Anteil der Import- und Exportverkehre betrug 2024 19,2 %. Gegenüber den im Verlagerungsbericht 2021 präsentierten Zahlen zum Jahr 2019 konnten insbesondere Export- und Importverkehr gegenüber dem Transitverkehr zulegen. Exportverkehr im alpenquerenden Kontext bezieht sich auf Transporte vom Tessin in die Länder nördlich der Alpen sowie von der restlichen Schweiz in die Länder südlich der Alpen, wovon aber nur nach Italien relevante Transportmengen bestehen. Für den Importverkehr ist es umgekehrt. Generell wird am Simplon fast ausschliesslich im Transit befördert, wohingegen Export, Import und Binnenverkehr im Gotthard knapp 41% der Fördermenge ausmachen.

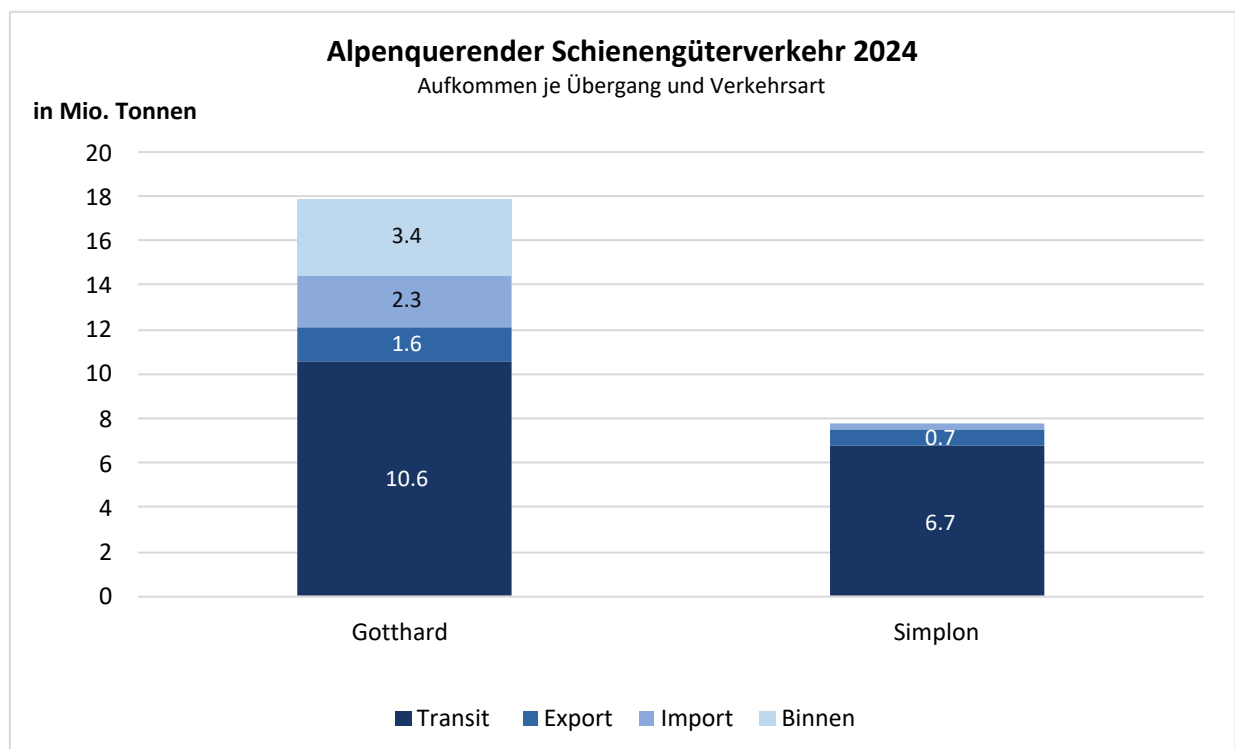


Abbildung 6: Aufkommen je Übergang und Verkehrsart im alpenquerenden Schienengüterverkehr 2024.

Wichtigste Quell- und Zielregionen des alpenquerenden Schienengüterverkehrs

Die nachfolgende Abbildung zeigt die wichtigsten Relationen zwischen Ländern im alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz. Die Grösse der Flächen gibt deren Anteil am gesamten Aufkommen wieder. Abgesehen vom Schweizer Binnenverkehr bestehen die wichtigsten Relationen zwischen Italien und den Ländern nördlich und nordwestlich der Schweiz. Unter Übrige sind hauptsächlich aufkommensschwächere Relationen der Schweiz mit nordwestlich gelegenen Ländern, wie die Niederlande, Belgien und Frankreich zusammengefasst sowie im Transit zwischen Italien nach Dänemark und Schweden.

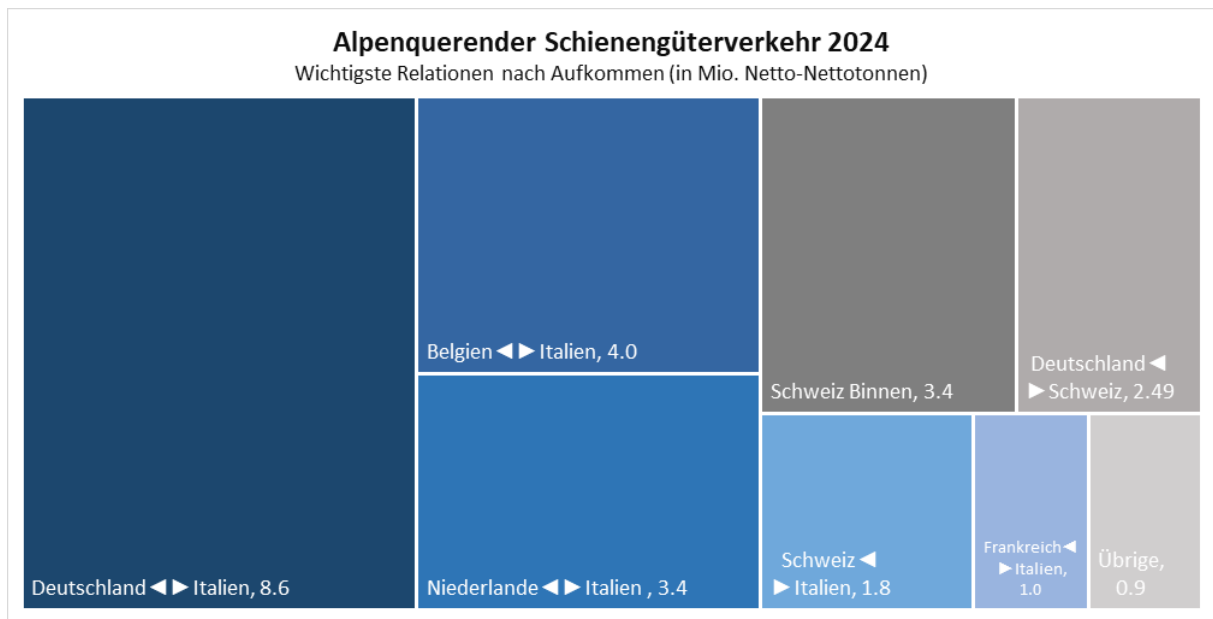


Abbildung 7: Wichtigste Relationen im alpenquerenden Schienengüterverkehr 2024 nach Aufkommen.

2.1.3 Auswirkung der Entgleisung im Gotthard-Basistunnel auf den alpenquerenden Schienengüterverkehr

Die Entgleisung eines Güterzuges im Gotthard-Basistunnel (GBT) am 10. August 2023 hatte weitreichende Folgen für die operative Abwicklung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs auf den Nord-Süd-Achsen durch die Schweiz. Zunächst blieben bis zum 23. August 2023 beide Röhren des GBT komplett gesperrt. In diesem Zeitraum standen dem Nord-Süd-Güterverkehr nur die Gotthard-Bergstrecke und die Lötschberg-Simplon-Achse als Ausweichstrecken zur Verfügung. Während die Lötschberg-Simplon-Achse aufgrund ihrer im Wesentlichen gleichen Infrastrukturparameter zur Gotthard-Achse (z.B. Steigungen, Lichtraumprofil) eine vollwertige Ausweichroute für die meisten Verkehre darstellt, sind die Parameter der Bergstrecke nur sehr eingeschränkt. Am 23. August 2023 wurde der Betrieb für den Güterverkehr in der unbeschädigten Oströhre als Einspurbetrieb wieder aufgenommen. Dabei zeigt sich, dass die Anzahl Güterzüge pro Tag auf der Gotthard-Achse in etwa das Volumen der Zeit vor der Sperre erreichte. Ein Teil des weniger profilsensiblen WLV-Verkehrs verkehrte über die Gotthard-Bergstrecke, die Lötschberg-Simplon-Achse war besonders für Züge des UKV mit 4-Meter-Profil relevant.

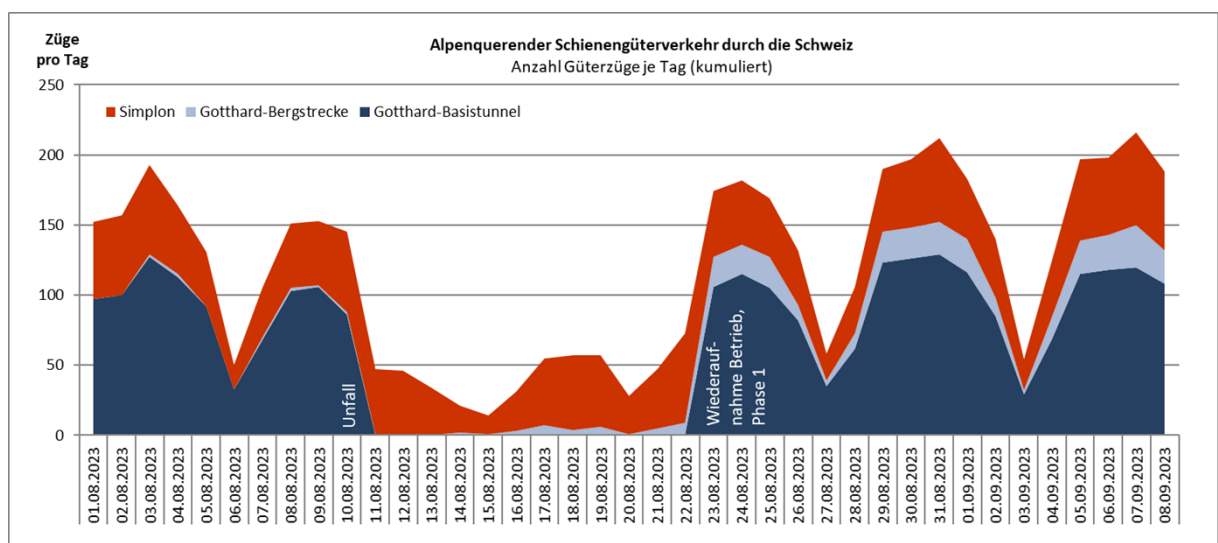


Abbildung 8: Anzahl der Güterzüge pro Tag und Achse im alpenquerenden Güterverkehr August-September 2023.

Ab dem 29. September 2023 verkehrten neben dem Güterverkehr an Wochenenden erstmals wieder Personenzüge in sehr reduziertem Umfang durch den GBT; mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 nahm diese Zahl nochmals zu; die Kapazitäten für den Schienengüterverkehr wurden im Gegenzug unter der Woche nochmals erhöht.

Die Betrachtung der Entwicklung im zweiten Halbjahr 2023 zeigt, dass der Schienengüterverkehr durch die Verfügbarkeit von Trassen auf den Ausweichstrecken in der Lage war, die Trassennachfrage im Wesentlichen zu bedienen. Lag der Anteil des Gotthard an den Zugszahlen im ersten Halbjahr 2023 noch bei 70%, so sank dieser Wert im zweiten Halbjahr 2023 auf 62 %. Grundsätzlich ist also infolge der reduzierten Kapazitäten auf der Gotthard-Achse eine Verschiebung von Verkehren in der Grössenordnung von rund 8 % auf die Lötschberg-Simplon-Achse festzustellen.

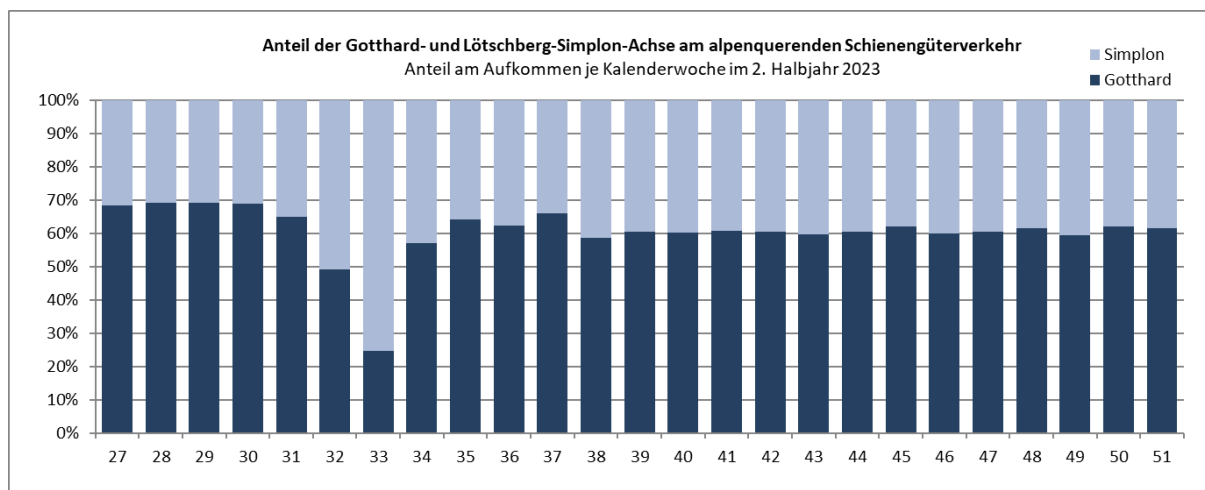


Abbildung 9: Aufkommensanteil der Gotthard- und Lötschberg-Simplon-Achse am alpenquerenden Güterverkehr je Kalenderwoche im 2. Halbjahr 2023.

Die Redundanz der schweizerischen Nord-Süd-Achsen in Form der Gotthard- und der Lötschberg-Simplon-Achse ermöglichte, die Nachfrage nach Trassen im alpenquerenden Schienengüterverkehr trotz der deutlichen Kapazitätseinschränkungen zu befriedigen. Es zeigt sich an diesem Ereignis deutlich die Wichtigkeit redundanter und interoperabler Infrastrukturen.

2.1.4 Entwicklung der Gesamtgütermengen durch die Schweizer Alpen

Gütermengen auf Strasse und Schiene

Die auf Strasse und Schiene durch die Schweizer Alpen transportierte Gütermenge ging im Zeitraum zwischen 2022 und 2024 von 38,8 Millionen Tonnen auf 36,5 Millionen Tonnen oder um -5,9 Prozent zurück. Dabei nahm das Gütervolumen auf der Schiene um -9,3 % ab. Hingegen stieg die auf der Strasse transportierte Gütermenge um +3,4 %. Im Jahr 2016 wurden erstmals mehr als 40 Millionen Tonnen und damit so viele Güter wie nie zuvor über die Schweizer Alpen transportiert. Dieser Rekordwert konnte seitdem nicht mehr erreicht werden und wurde 2024 um -9,6 % unterschritten.

in Mio. t	2000	2005	2009	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	22>24
Strasse	8.9	12.8	13.4	14.3	12.0	11.7	11.7	11.7	10.2	9.8	10.0	10.5	10.4	10.9	+3.4%
KV	10.1	15.2	14.4	16.7	19.0	19.8	20.1	20.6	20.0	19.3	21.6	21.7	20.4	19.7	-8.8%
WLV	10.5	8.5	6.4	7.4	7.9	8.8	7.0	7.3	6.6	5.7	6.8	6.6	6.3	5.9	-10.9%
Schiene total	20.6	23.6	20.8	24.1	26.9	28.7	27.2	27.9	26.6	25.0	28.4	28.3	26.6	25.7	-9.3%
Total	29.5	36.5	34.2	38.4	39.0	40.4	38.9	39.6	36.8	34.8	38.4	38.8	37.0	36.5	-5.9%

Tabelle 5: Transportierte Gütermengen über die Schweizer Alpenübergänge in Mio. Netto-netto-Tonnen 2000–2024

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Entwicklung des alpenquerenden Gesamtaufkommens seit 1984. Seit 2022 ist in der Tendenz eine Abnahme des Bahnanteils (Kombinierter Verkehr KV und Wagenladungsverkehr WLV) feststellbar.

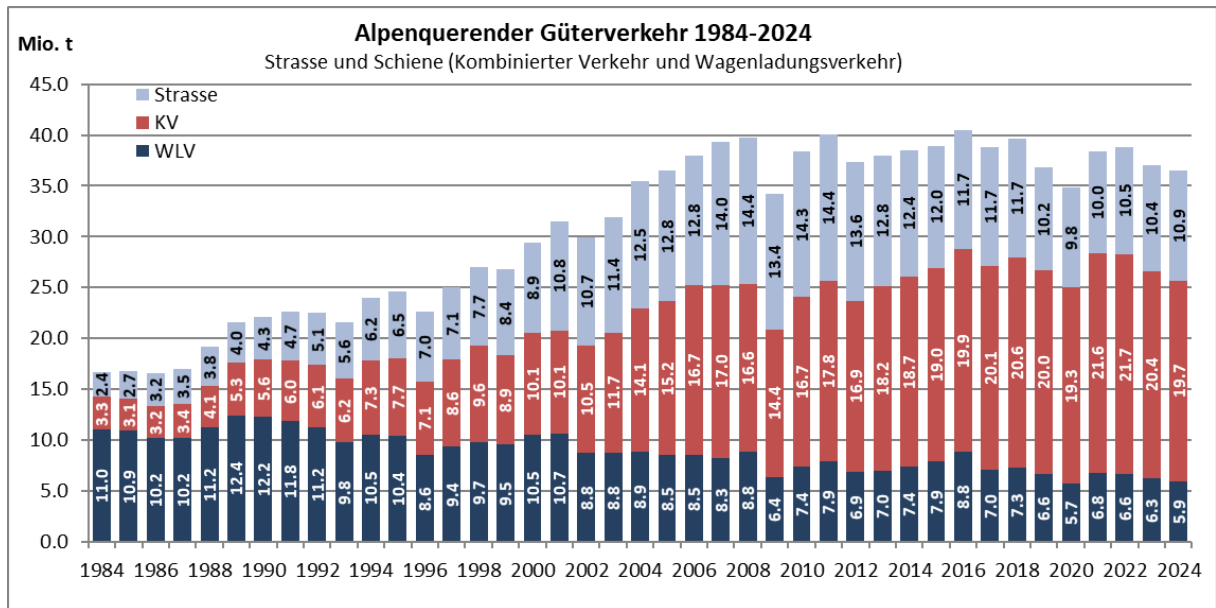


Abbildung 10: Entwicklung des alpenquerenden Gesamtaufkommens 1984–2024

Modalsplit

Das relativ grössere Aufkommenswachstum auf der Strasse im Vergleich zur Schiene führte in der Berichtsperiode zu einem Rückgang des Bahnanteils am gesamten alpenquerenden Güterverkehr. Der Anteil ging von 72,9 Prozent im Jahr 2022 auf 70,3 Prozent im Jahr 2024 zurück (siehe Abbildung 11).

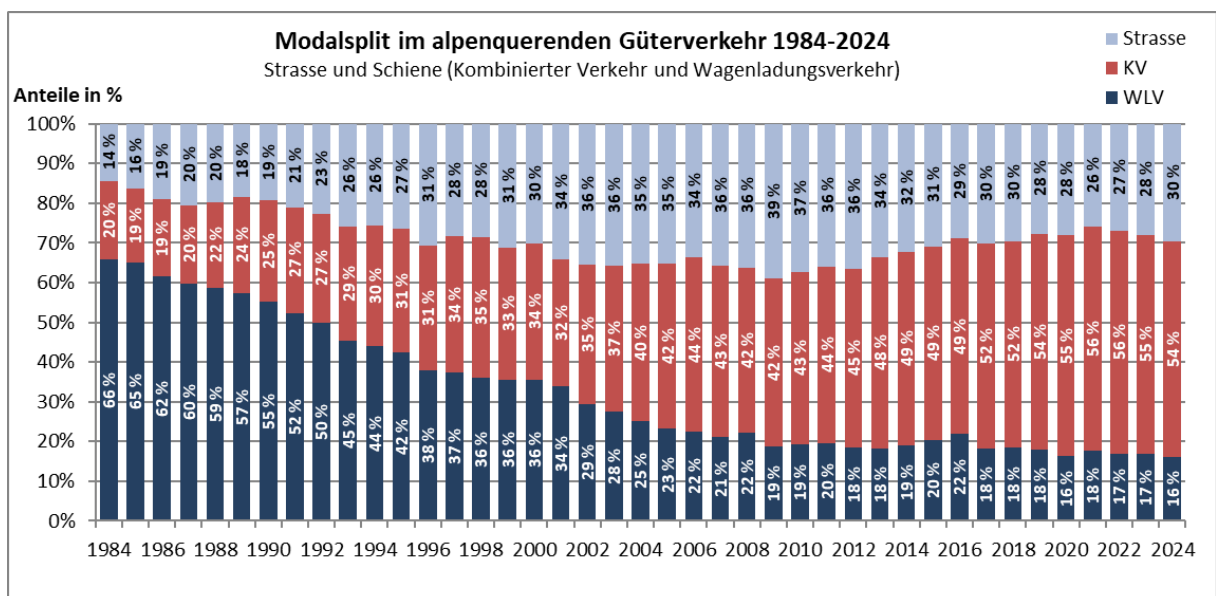


Abbildung 11: Entwicklung des Modalsplits im alpenquerenden Güterverkehr 1984–2024

2.1.5 Internationaler Vergleich

Wenngleich rückläufig, so verzeichnet die Schweiz im Vergleich zu Frankreich und Österreich im alpenquerenden Güterverkehr im Jahr 2024 mit 70,3 Prozent weiterhin einen sehr hohen Schienenanteil. Die nachfolgende Abbildung 12 zeigt die Verkehrsentwicklung 1980–2024 für den sogenannten inneren Alpenbogen zwischen Mont-Cenis/Fréjus in Frankreich und dem Brenner in Österreich (auch als Alpenbogen A bezeichnet).

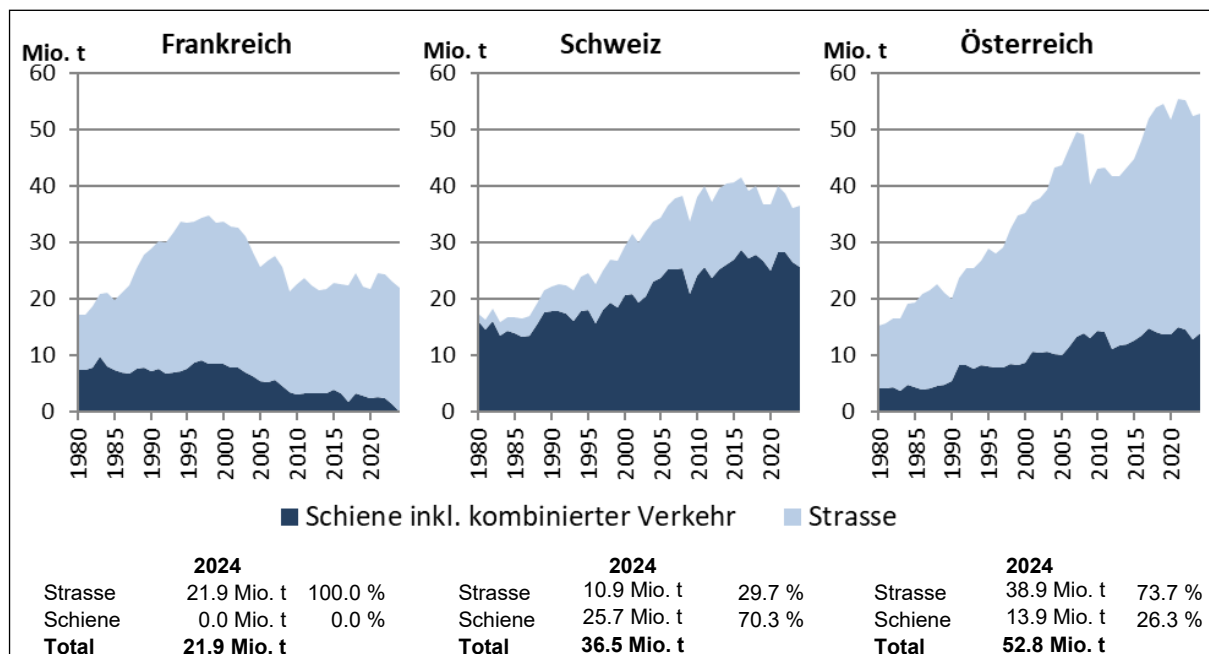


Abbildung 12: Alpenquerender Güterverkehr 1980–2024 im sogenannten inneren Alpenbogen zwischen Mont-Cenis/Fréjus (F) und Brenner (A)

Im Jahr 2024 wurden auf Schiene und Strasse 111,3 Millionen Tonnen Güter über den inneren Alpenbogen transportiert. Im Vergleich zu 49,8 Millionen Tonnen im Jahr 1980 entspricht dies einer Zunahme von 123,6 Prozent. Verglichen mit dem Jahr 2022, ging das auf den gesamten inneren Alpenbogen bezogene Transportaufkommen allerdings um rund -6,1 Prozent zurück.

Der Schienenanteil am gesamten alpenquerenden Güterverkehr auf dem inneren Alpenbogen betrug im Jahr 2024 35,6 Prozent und lag damit -2,7 Prozent unter dem Wert des Jahres 2022. Zwischen den einzelnen Ländern variiert der Schienenanteil am alpenquerenden Güterverkehr weiterhin beträchtlich: Er betrug 2024 in Frankreich 0,0 Prozent, in der Schweiz 70,3 Prozent und in Österreich 26,3 Prozent. Der Schienenanteil in der Schweiz ist somit weiterhin mehr als zweieinhalb Mal so hoch wie in Österreich. In der Schweiz ging der Schienenanteil gegenüber 2022 um -2,7 Prozent zurück, in Österreich blieb er gegenüber 2020 nahezu unverändert (-0,3 %). Für Frankreich erfasst diese Statistik für das Jahr 2024 kein Aufkommen, da der Mont Cenis als einziger französischer Schienenübergang im Alpenbogen A aufgrund eines Bergsturzes zwischen August 2023 und März 2025 vollständig gesperrt war.

Diese Unterschiede in der Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs in den verschiedenen Ländern zeigen deutlich, dass die erwähnte Entwicklung in einem Gesamtkontext betrachtet werden muss. Hierfür leisten transnationale Kooperationen in Form von Beobachtungsstellen einen wichtigen Beitrag, da Daten und Informationen ausgetauscht werden können. Schliesslich sind diese Daten die Grundlage für eine koordinierte Verkehrspolitik im Alpenraum im Sinne des Abkommens der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse vom 21. Juni 1999⁷ (Landverkehrsabkommen) oder des Übereinkommens zum Schutz der Alpen vom 7. November 1991⁸ (Alpenkonvention).

⁷ SR 0.740.72

⁸ SR 0.700.1

2.2 Verkehrsentwicklung erstes Semester 2025

Im ersten Halbjahr 2025 verzeichnete das Gesamtaufkommen im alpenquerenden Güterverkehr einen markanten Rückgang. Die provisorischen Zahlen zeigen, dass über beide Verkehrsträger betrachtet, das Volumen des alpenquerenden Güterverkehrs durch die Schweiz im ersten Semester 2025 um - 11.6 Prozent abnahm.

Anzahl schwere Güterfahrzeuge (in 1'000)	2024	2025	
	1. Semester	1. Semester	
	Total	Total	(+/-)
CH (Total)	480	477	-0.6%
Gotthard	354	345	-2.4%
San Bernardino	64	67	+5.4%
Simplon	46	50	+7.8%
Gr. St. Bernhard	16	15	-8.0%
Gesamt CH (Lasten-, Sattelzüge)	429	426	-0.7%
Brenner (Lasten-, Sattelzüge)	1'222	1'223	+0.1%

Nach Verkehrsträger (Angaben in 1'000 Nettotonnen)	2024	2025	
	1. Semester	1. Semester	
	Total	Total	(+/-)
Total CH Strasse und Schiene	19'624	17'348	-11.6%
Strasse CH	5'427	5'391	-0.7%
Schiene CH	14'197	11'958	-15.8%
Schiene Gotthard Total	9'370	9'253	-1.3%
Schiene Simplon Total	4'826	2'705	-44.0%
WLV Gotthard	2'938	2'354	-19.9%
WLV Simplon	625	170	-72.9%
WLV Total	3'563	2'524	-29.2%
UKV Gotthard	6'411	6'881	+7.3%
UKV Simplon	3'564	2'039	-42.8%
UKV Total	9'975	8'920	-10.6%
RLS Gotthard	21	18	-16.7%
Rola (Simplon)	637	496	-22.1%
Rola Total	659	514	-22.0%

Tabelle 6: Entwicklung der alpenquerenden Fahrten schwerer Güterfahrzeuge durch die Schweiz und Transportaufkommen im alpenquerenden Güterverkehr auf Strasse und Schiene im 1. Halbjahr 2025 im Vergleich zum gleichen Semester des Vorjahres⁹.

2.2.1 Alpenquerender Strassengüterverkehr im 1. Semester 2025

Im Vergleich zur Vorjahresperiode fuhren -0,6 % weniger schwere Güterfahrzeuge durch die Schweizer Alpen. Mit 477'000 Fahrten im ersten Semester liegt die Fahrtenzahl rund -3'000 Fahrten unter dem Vorjahresniveau. Im 1. Quartal 2025 nahm die Anzahl der Fahrten gegenüber dem entsprechenden Vorjahresquartal um +1.8 % zu, im 2. Quartal dagegen um -2,8 % ab. Die Verkehrsentwicklung war dabei am Gotthard (-2,4 %) und am Grossen St. Bernhard (-8.0 %) rückläufig. Hingegen verzeichneten der Simplon (+7,8 %) und der San Bernardino (+5,4 %) eine Zunahme. Am Brenner blieb die Zahl der Fahrten im 1. Halbjahr 2025 gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert (+0.1 %).

Das Transportaufkommen in Tonnen auf der Strasse (-0,7 %) ging gegenüber dem Vorjahressemester in annähernd gleichem Masse zurück wie die Anzahl der alpenquerenden Fahrten (-0,6 %).

2.2.2 Alpenquerender Schienengüterverkehr im 1. Semester 2025

Im ersten Halbjahr 2025 haben sich die Herausforderungen im Nord-Süd-Güterverkehr weiter verschärft, was sich in einem sehr deutlichen Rückgang der Verkehrsleistung auf der Schiene manifestiert. Insgesamt beschleunigte sich der Rückgang des Aufkommens auf der Schiene und verzeichnete gegenüber dem Vorjahr einen Aufkommensrückgang von 15,8 %.

⁹ Sämtliche Zahlen sind provisorisch und können unter Umständen noch grösseren Änderungen unterliegen.

Dabei zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den beiden Hauptschienenachsen: Während die Lötschberg-Simplon-Achse 44 % ihres Aufkommens einbüsste, fiel der Rückgang auf der Gotthard-Achse moderater aus (-1.3 %).

Hauptursachen für diese Entwicklung ist die eingeschränkte Infrastrukturverfügbarkeit auf den Zulaufstrecken zur NEAT. Dabei insbesondere die Teilspernung des Simplontunnels aufgrund von Bauarbeiten, infolge derer viele Unternehmen ihre Transporte auf die Gotthard-Achse umgeleitet. Vom Rückgang besonders betroffen waren insbesondere der WLV (-29.2 %) und die Rola (-22.0 %), während der UKV geringere Verluste aufweist (-10.6 %).

Infolge der geschilderten Entwicklungen sank der Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split von 72,3 % im ersten Halbjahr 2024 auf 68,9 % im gleichen Zeitraum 2025.

2.3 Interpretation der erfassten Entwicklung

2.3.1 Interpretation der Verkehrsentwicklung in der Berichtsperiode

Die nachfolgenden Abschnitte diskutieren die wichtigsten Faktoren, die in der Berichtsperiode auf die Entwicklung des alpenquerenden Verkehrs Einfluss hatten.

Grundlegende Ursache für das seit 2022 zurückgegangene Aufkommen des alpenquerenden Güterverkehrs allgemein und auf der Schiene im Speziellen ist die konjunkturell angespannte Lage in Europa, insbesondere Deutschland. Diese wirtschaftliche Lage ist vor allem durch übergeordnete geopolitische Entwicklungen (Ukrainekrieg, Energiekrise, Lieferkettenprobleme) ausgelöst. Dies führte besonders bei energieintensiven Industrien wie der Chemie- und Stahlindustrie zu einer Verlagerung der Produktion, was auch 2024 für fehlende Mengen gegenüber früheren Jahren zur Folge hatte. Diese Güter weisen gleichzeitig ein hohes Gewicht je Transport auf, verfügen also entsprechend über einen hohen Anteil am Aufkommen im alpenquerenden Güterverkehr.

Zugleich kann aber festgestellt werden, dass die Qualitäts- und Zuverlässigkeitsprobleme im langlaufenden Schienengüterverkehr anhalten und sich teils verstärken (siehe Kapitel 4.2.5). In der Berichtsperiode waren Verfügbarkeit und Störungsanfälligkeit des Bahninfrastruktur auf einem Niveau, welches nur selten ausreichende Produktionsbedingungen zuließ. Ausserdem war der Schienengüterverkehr entlang der wichtigsten europäischen Nord-Süd-Achsen im Jahr 2024 von besonders zahlreichen baustellenbedingten Einschränkungen geprägt, welche sich teilweise überschneiden. Wie oben beschrieben wirkten sich die Vollsperrungen der Rheintalbahn bei Rastatt und der Simplon-Achse südlich Domodossola deutlich aus. In der Folge können sich die mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels und des 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse mögliche Produktivitäts- und Kapazitätseffekte zugunsten des Schienengüterverkehrs nicht mehr entfalten.

Der aktuelle Anstieg des alpenquerenden Strassengüterverkehrs – sowohl in Zahl Fahrten als auch im Aufkommen – trotz eines rückläufigen Gesamtmarkts (-1,3 %) zeigt, dass der alpenquerende Schienengüterverkehr aufgrund sehr nachteiliger Rahmenbedingungen (Baustellen, mangelnde Qualität und Zuverlässigkeit) nachhaltig an Wettbewerbsfähigkeit verliert. Die Schiene hat 2024 im mittlerweile dritten Jahr in Folge Marktanteile verloren. Mehrwöchige Vollsperrungen infolge Bautätigkeit und die massive Zunahme von Unregelmässigkeiten im Infrastrukturbetrieb, insbesondere auf den deutschen Zulaufstrecken zur Schweiz, bergen das Risiko dauerhafter Rückverlagerungen auf die Strasse. Die Produktionsbedingungen verunmöglichen es zunehmend, wettbewerbsfähige Angebote zu erbringen, bestehende Mengen auf der Schiene zu behalten oder gar neue Verkehre für die Schiene zu akquirieren. Zusätzlich reduziert diese schwierige Marktentwicklung die Bereitschaft der Unternehmen, neue Märkte zu erschliessen.

Die insgesamt unsichere Lage der Wirtschaft führt zu einem noch preissensitiveren Markt, in dem sich die Schienengüterverkehrsbranche in einem engen Wettbewerb mit der Strasse befindet. Hinzu kommt eine noch grössere Unsicherheit und neue Anforderungen an die Flexibilität der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Entwicklung des Marktes geht weg von den stabilen Verkehrsmengen, die der Schienengüterverkehr über die immer gleichen Relationen transportiert. Die Quell- und Zielorte sowie das

Aufkommen der Transporte selbst variieren immer stärker, insbesondere in der Stahl- und Chemiebranche als klassischen Märkten des Schienengüterverkehrs. Diese Anforderung an einen sehr flexiblen Transportmarkt steht im Widerspruch zu den weiterhin langfristigen Trassenplanungen der Infrastrukturbetreiber sowie der Ressourcenplanung der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Diese Faktoren reduzieren die Bereitschaft der verladenden Wirtschaft, langfristig in Logistiklösungen auf der Schiene zu investieren.

Diese Entwicklungen laufen den Bemühungen der schweizerischen Verlagerungspolitik klar entgegen. Daher möchte der Bundesrat in diesem Zusammenhang seine Aktivitäten deutlich intensivieren. Der vorliegende Bericht zeigt im Kapitel 5 auf, welche Handlungsfelder der Bundesrat in der kommenden Berichtsperiode sieht, um die geschilderte Entwicklung einzudämmen.

2.3.2 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen für den alpenquerenden Güterverkehr

Aussenhandel und Bruttoinlandprodukt (BIP)

- Wesentlicher Einflussfaktor für die Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs durch die Schweiz ist die wirtschaftliche Entwicklung im europäischen Umfeld, insbesondere in Italien und Deutschland.
- Der Krieg in der Ukraine und die daraus resultierenden wirtschaftlichen Folgen, insbesondere die stark steigenden Energiepreise und der Rückgang der Produktion in bestimmten Märkten in Europa, schlugen sich bis zum ersten Halbjahr 2023 in der wirtschaftlichen Entwicklung deutlich nieder. Eine Verlangsamung des Wirtschaftswachstums war die Folge dieser Ereignisse. Danach ist bis zum ersten Halbjahr 2024 in allen für den alpenquerenden Güterverkehr relevanten Regionen Europas eine Stagnation der wirtschaftlichen Entwicklung zu verzeichnen. Seit dem 2. Quartal gibt es in der Schweiz, Italien und der EU wieder eine leichte konjunkturelle Erholung.
- Die nachfolgende Abbildung zeigt die Veränderung des BIP seit 2022.

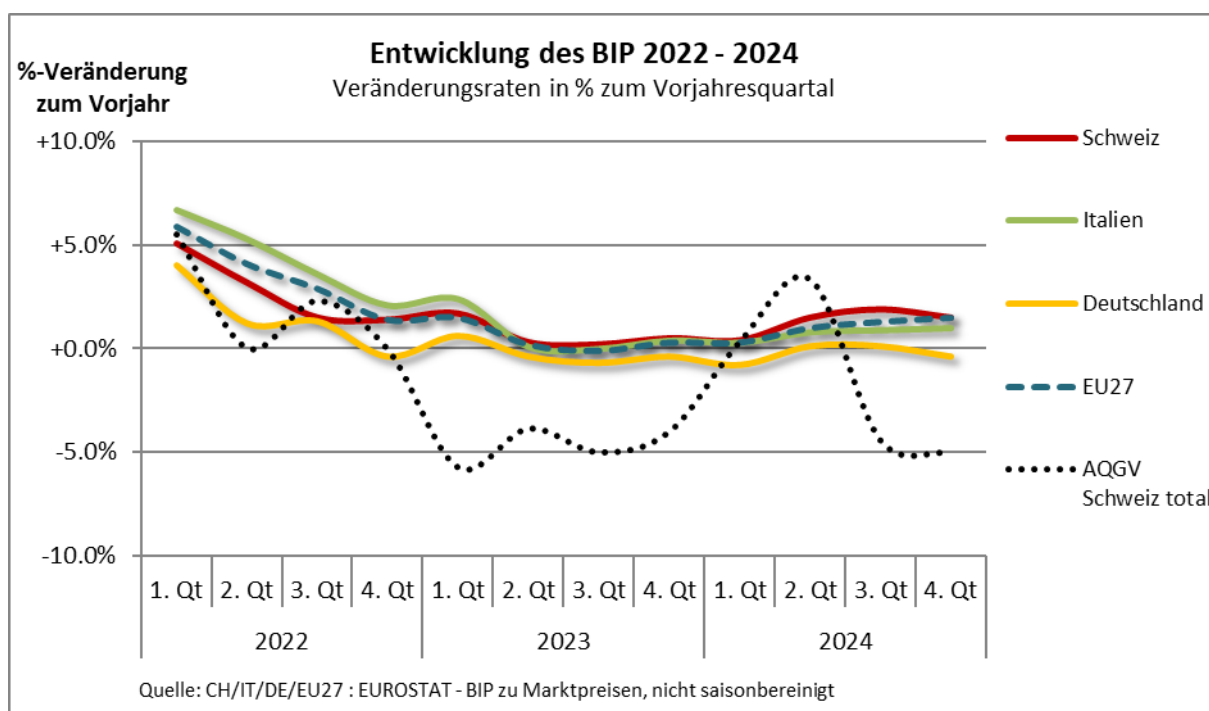


Abbildung 13: Entwicklung des BIP 2022-2024, dargestellt in %-Abweichungen zum jeweiligen Vorjahresquartal.

- Eng verknüpft mit der wirtschaftlichen Entwicklung ist auch die Entwicklung der Aussenhandelsaktivitäten. Der Grossteil des alpenquerenden Güterverkehrs in der Schweiz besteht aus Verkehr von und nach Italien. Deshalb gibt es zwischen der Entwicklung des Intra-EU-Handels von Italien und der Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs einen direkten Zusammenhang. Die nachfolgende Figur zeigt die Entwicklung des Aussenhandelsvolumens der Schweiz, Deutschlands, Italiens sowie der EU.

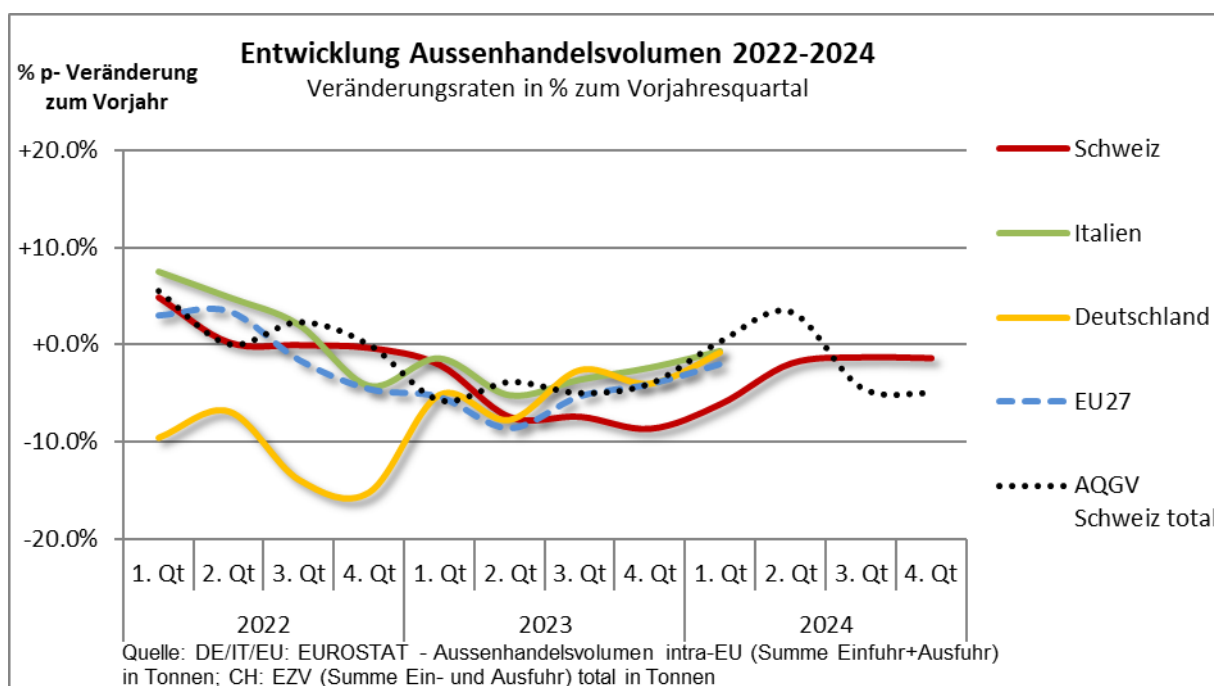


Abbildung 14: Entwicklung des Aussenhandelsvolumens 2022–2024, dargestellt in %-Abweichung zur jeweiligen Vorjahresperiode.

- Mit dem Beginn des Kriegs in der Ukraine war vor allem in Deutschland, aber auch in Italien und der gesamten Europäischen Union ein deutlicher Rückgang des Aussenhandelsvolumens festzustellen. Die seit 2023 rückläufige Entwicklung des Aussenhandels in Europa ist auf die infolge des Kriegs in der Ukraine stark gestiegenen Preise für die Bereitstellung von Energie zurückzuführen. Infolgedessen gingen die Handelsvolumina jener Staaten zurück, die für den alpenquerenden Güterverkehr von besonderer Bedeutung sind. Mit dem zweiten Semester 2023 ist eine Abschwächung dieses Trends feststellbar.

Preisentwicklung Schweiz und Europa

Beim Schienengüterverkehr wird allgemein von einer anhaltenden Kostensteigerung ausgegangen. Primäre Kostentreiber sind die steigenden Energiepreise.

In der Schweiz ist der Produzentenpreisindex¹⁰ im Schienengüterverkehr seit 2022 deutlich angestiegen. Zwischen April 2022 und April 2025 erhöhten sich die Preise für die Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr von 94,7 auf 106,5 (2018 = 100). Dabei nahmen die Produzentenpreise der verschiedenen Produktionsformen im Schienengüterverkehr in ähnlichem Masse zu, jedoch in unterschiedlichen Ausprägungen: am deutlichsten stiegen die Kosten für den kombinierten Verkehr (+7,0 % gegenüber 2022), etwas moderater im WLV (+4,4 %) und im Ganzzugverkehr (+3,8 %). Der Produzentenpreisindex für die Güterbeförderung im Strassenverkehr stieg zwischen April 2022 und April 2025 um 8,2 %, und zwar von 102,3 auf 110,9 (2018 = 100).

Deutlicher als in der Schweiz stieg der Erzeugerpreisindex in Deutschland, dem – bezogen auf die Tonnenkilometer – wichtigsten Quell- beziehungsweise Transitland für den alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz. Zwischen dem ersten Quartal 2023 und dem ersten Quartal 2025 stieg sowohl der Erzeugerpreisindex für den Schienengüterverkehr als auch jener für die Güterbeförderung im Strassenverkehr.¹¹ Der Index für den Schienengüterverkehr nahm dabei mit +9,2 % deutlich zu. Der Erzeugerpreisindex für Einzelwagen- und Ganzzugverkehre in Deutschland stieg in diesem Zeitraum um +9,3 % von 123,1 im Jahr 2023 auf 134,4 im Jahr 2025 (2021=100), der Index für Traktionsleistun-

¹⁰ Quelle: www.bfs.admin.ch > Statistiken > Preise > Produzenten- und Importpreise > Dienstleistungen, Tabelle su-b-05.04.05.01

¹¹ Quelle: <https://www-genesis.destatis.de/datenbank/online> > Statistiken > Erzeugerpreisindizes für Dienstleistungen > Erzeugerpreisindex für Dienstleistungen: Deutschland, Quartale, Dienstleistungen

gen im kombinierten Verkehr um +12,1 % von 116,6 auf 130,7.¹² Im gleichen Zeitraum stieg der Erzeugerpreisindex für Güterbeförderung im Strassenverkehr von 120,5 auf 128,9 bzw. um 7,3 %. Insgesamt wurden seit 2021 also die Transportleistungen auf der Schiene um rund ein Drittel teurer; jene auf der Strasse um etwas mehr als ein Viertel. Entsprechend steht ein Verlust der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse.

¹² Quelle: <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?sequenz=ta-belleErgebnis&selectionname=61311-0005#abreadcrumb>

3 Umweltmonitoring

3.1 Auftrag

Im Rahmen der Verlagerungspolitik ist das Bundesamt für Umwelt (BAFU) beauftragt, die Umweltauswirkungen des alpenquerenden Güterverkehrs zu überwachen.

In Zusammenarbeit mit den Kantonen Basel-Landschaft, Luzern, Uri, Tessin und Graubünden werden seit 2003 im Rahmen des Projekts «Monitoring flankierende Massnahmen – Bereich Umwelt (MFM-U)» entlang der Transitachsen A2 (Gotthard) und A13 (San Bernardino) die Luftschadstoff- und Lärmbelastungen gemessen. Für den Bereich Schiene überwacht das BAV im Rahmen der Lärmsanierung Eisenbahn die Lärmentwicklung entlang der Gotthard- und Lötschberg-Linie.

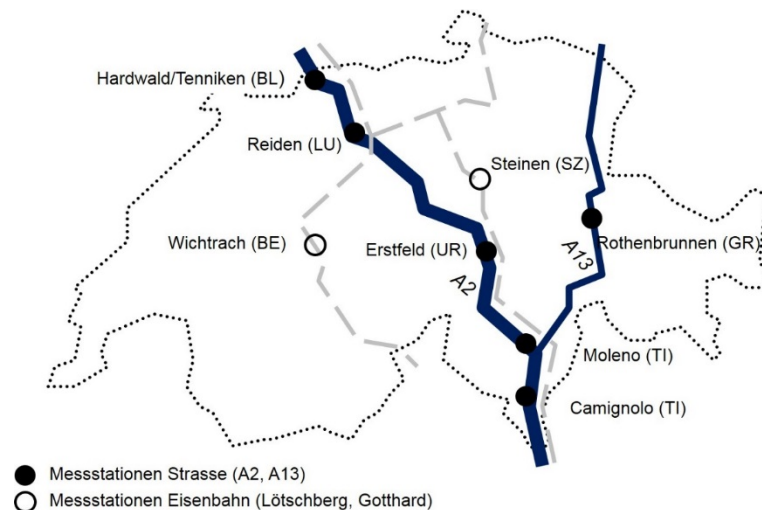


Abbildung 15: Lage der Luft- und Lärmmessstationen entlang der alpenquerenden Transitachsen im Strassen- und Schienenverkehr.

3.2 Umweltsituation entlang der Transitachsen A2 und A13

Die Luftschadstoff- und Lärmbelastungen werden mit Messungen entlang der A2 und A13 erhoben. Ergänzt werden die Messdaten mit Modellierungen, die zusätzliche wichtige Informationen für eine Einschätzung der Umweltsituation liefern.

Exkurs: Alpenfaktor – Verstärkung der Schadstoff- und Lärmbelastung

Die Topografie und die meteorologischen Bedingungen in den Alpen verstärken die Luftschadstoff- und Lärmbelastung. Die Luftschadstoffe können aufgrund steiler Talflanken seitlich nicht entweichen. Im Winter liegt die meiste Zeit kalte Bodenluft über dem Talboden, aus der die Luftschadstoffe nicht nach oben entweichen können (Bodeninversion). Die Schadstoffkonzentration kann aufgrund dieser engen Raumverhältnisse weit über das normale Belastungsniveau hinausgehen. So entsteht beim gleichen Fahrzeug in einem engen Alpental gegenüber dem schweizerischen Mittelland eine rund 3-fache Schadstoffkonzentration. Dieser sogenannte Alpenfaktor verstärkt auch die Wirkung von Lärm, da der Schall an den Bergflanken und entlang der Inversionsgrenze reflektiert wird.

3.3 Luftschadstoffbelastung und CO₂-Emissionen Strasse entlang A2 und A13

3.3.1 Luftschadstoffe und CO₂: berechnete Emissionen

Die wichtigsten Verkehrsemissionen sind die gesundheitsrelevanten Schadstoffe Stickoxide (NO_x), Feinstaub (PM₁₀) und Russ. Beim Feinstaub handelt es sich um Partikel mit einem aerodynamischen Durchmesser von ≤ 10 Mikrometern. Die Verkehrsanteile von Feinstaub werden in Auspuff- und Abriebemissionen unterteilt. Der krebserregende Russ, der aufgrund von unvollständigen Verbrennungsprozessen entsteht, ist für die Gesundheit sehr problematisch. Mit der Motoren- und Abgasnachbehandlungstechnologie können die durch Verbrennungsprozesse entstandenen Luftschadstoffe NO_x, PM₁₀ und Russ reduziert werden. Die Schadstoffe verringern sich auch, weil es immer mehr batterieelektrische Fahrzeuge gibt. Deren Anteil an der Gesamtflotte ist aktuell jedoch noch zu gering, um einen nennenswerten Beitrag zur Schadstoffreduktion zu leisten. Feinstaub, der durch mechanische Abriebprozesse bei Pneu und Strassenbelag sowie Wiederaufwirbelung entsteht, kann mit technologischen Massnahmen bisher kaum verringert werden. Der Ausstoss des Klimagases CO₂ ist bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren im Wesentlichen vom Treibstoffverbrauch abhängig. Mit dem zunehmenden Anteil der Elektrofahrzeuge lassen sich CO₂-Emissionen somit reduzieren.

Die Emissionen des Verkehrs im Alpenraum auf der A2 (Gotthard) und A13 (San Bernardino) zwischen Altdorf und Bellinzona bzw. Bonaduz und Bellinzona wurden auf der Grundlage des Handbuchs Emissionsfaktoren des Strassenverkehrs (HBEFA) berechnet.

Ausgewiesen sind die Emissionen der SGF und der leichten Güterfahrzeuge (LI) sowie der restlichen Fahrzeuge. Die Modellberechnungen erfolgten mit Emissionsfaktoren aus dem HBEFA 4.2. Das HBEFA wird regelmässig aktualisiert. Die für die Berechnungen benötigten Verkehrsmengengerüste beruhen auf dem Verkehrsmodell des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) sowie auf den Zählraten der Schweizerischen Automatischen Verkehrszählung. Die BAFU-intern durchgeführten Emissionsberechnungen extrapolieren die Angaben im Verlagerungsbericht 2023 unter Berücksichtigung der Verkehrszählraten für die Jahre 2023 und 2024.

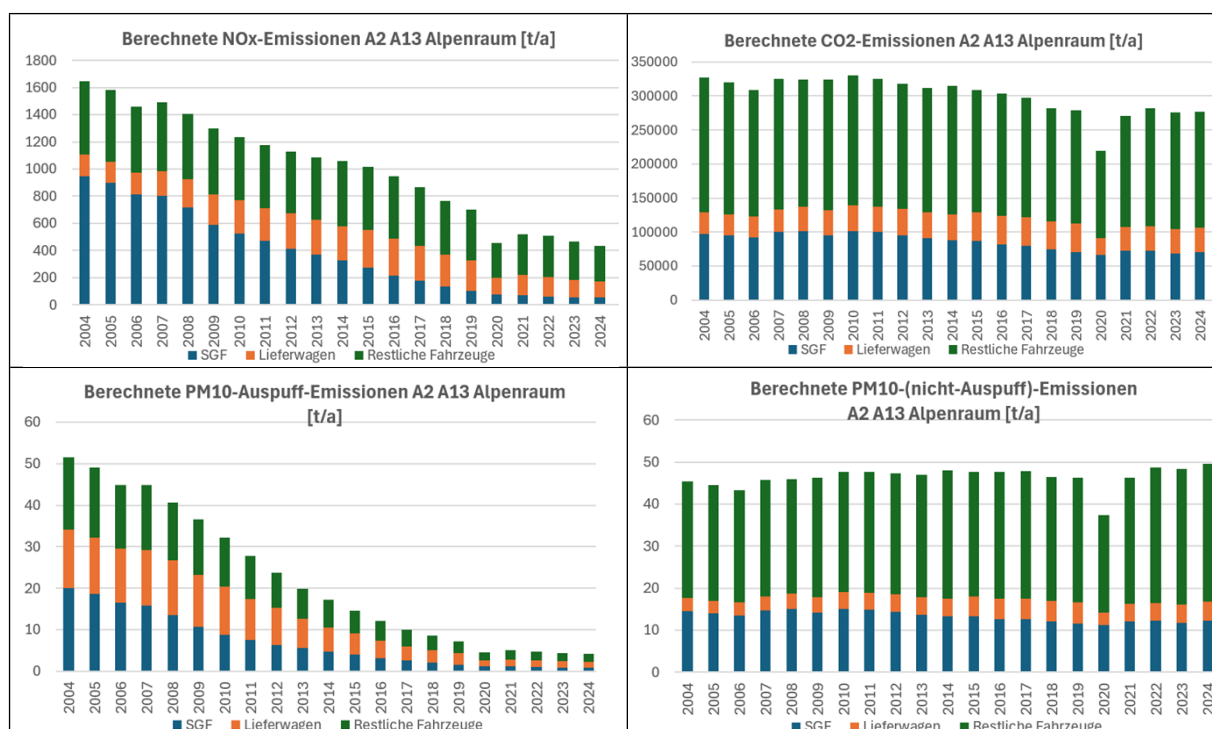


Abbildung 16: Luftschadstoff- und CO₂-Emissionsentwicklung 2004–2024 auf der A2 und der A13 im Alpenraum (Erstfeld–Bellinzona bzw. Bonaduz–Bellinzona).

Als Folge verschärfter Emissionsgrenzwerte haben die NO_x-Emissionen der SGF im erwähnten Perimeter zwischen 2004 und 2024 um 96 Prozent abgenommen und machten 2024 nur noch einen Anteil von 10 Prozent an den Gesamtemissionen aus. Bei den Lieferwagen und den restlichen Fahrzeugen

haben die NO_x-Emissionen in den letzten Jahren ebenfalls abgenommen. Im Wesentlichen sind dafür markant verbesserte NO_x-Emissionsfaktoren verantwortlich.

Die Entwicklung beim direkt aus dem Auspuff emittierten PM10 verlief ähnlich. Zwischen 2004 und 2024 wurde ein Rückgang der Gesamtverkehrsemissionen von 92 Prozent verzeichnet. Der Anteil des Ausstosses der SGF am Gesamtausstoss betrug im Jahr 2024 rund 20 Prozent.

Im Gegensatz dazu stagnieren die PM10-Emissionen durch Abriebprozesse. Diese Emissionen korrelieren mit den Fahrleistungen. Wird nach Fahrzeugklassen differenziert, haben die Fahrleistungen der SGF in den letzten Jahren in der Tendenz abgenommen, während jene der Kategorien restliche Fahrzeuge (überwiegend PWs) und Lieferwagen angestiegen sind.

Beim Ausstoss des Klimagases CO₂ macht sich vor allem der effizientere Treibstoffverbrauch bemerkbar. In den letzten Jahren haben die CO₂-Emissionen leicht abgenommen. 2024 betrug der Anteil der CO₂-Emissionen der SGF an den CO₂-Gesamtemissionen 26 Prozent. Ein Spezialfall war das Jahr 2020: Aufgrund des Lockdowns nahmen sowohl bei den Luftschadstoffen als auch bei den CO₂-Emissionen die Werte parallel zum Rückgang der Verkehrszahlen markant ab.

Bei den NO_x- und PM10-Auspuffemissionen haben die Lieferwagen (Gewicht bis 3,5 Tonnen) einen relativ hohen Anteil an den Gesamtemissionen. So war beispielsweise der Emissionsanteil der Lieferwagen an den gesamten NO-Emissionen 2024 auf der A2 und der A13 mit ca. 28 Prozent höher als derjenige der SGF mit 10 Prozent.

Die wichtigsten Luftschadstoffe des Strassenverkehrs sind wie bereits erwähnt NO_x, PM10 und Russ. Der Ausstoss der Stickoxide erfolgt als NO und NO₂, die unter dem Begriff NO_x zusammengefasst werden. Durch Oxidation wird NO in gesundheitsschädigendes NO₂ umgewandelt, für das die Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985 (LRV) Immissionsgrenzwerte festlegt¹³. Beim PM10 des Strassenverkehrs gefährdet insbesondere der durch unvollständige Verbrennungsprozesse emittierte Russ aus Dieselfahrzeugen die Gesundheit. Für PM10 gibt es Immissionsgrenzwerte in der LRV, beim kanzerogenen Russ gilt ein Minimierungsgebot. Während der Verkehr die direkte und primäre Ursache für die Stickoxid- und die Russkonzentrationen ist, tragen beim PM10 auch die umliegenden Quellen wie Industrie und Gewerbe, Haushalte sowie Land- und Forstwirtschaft wesentlich zu den gemessenen Konzentrationen bei.

Die Immissionsbelastung durch Stickoxide hat an allen Messstandorten seit 2003 abgenommen (siehe Abbildung 17). Diese Veränderung widerspiegelt die fortschreitende Verbesserung der Emissionseigenschaften von Fahrzeugen aufgrund der technischen Entwicklungen bei den Motoren und der Abgasnachbehandlung.

¹³ RS 814.318.142.1

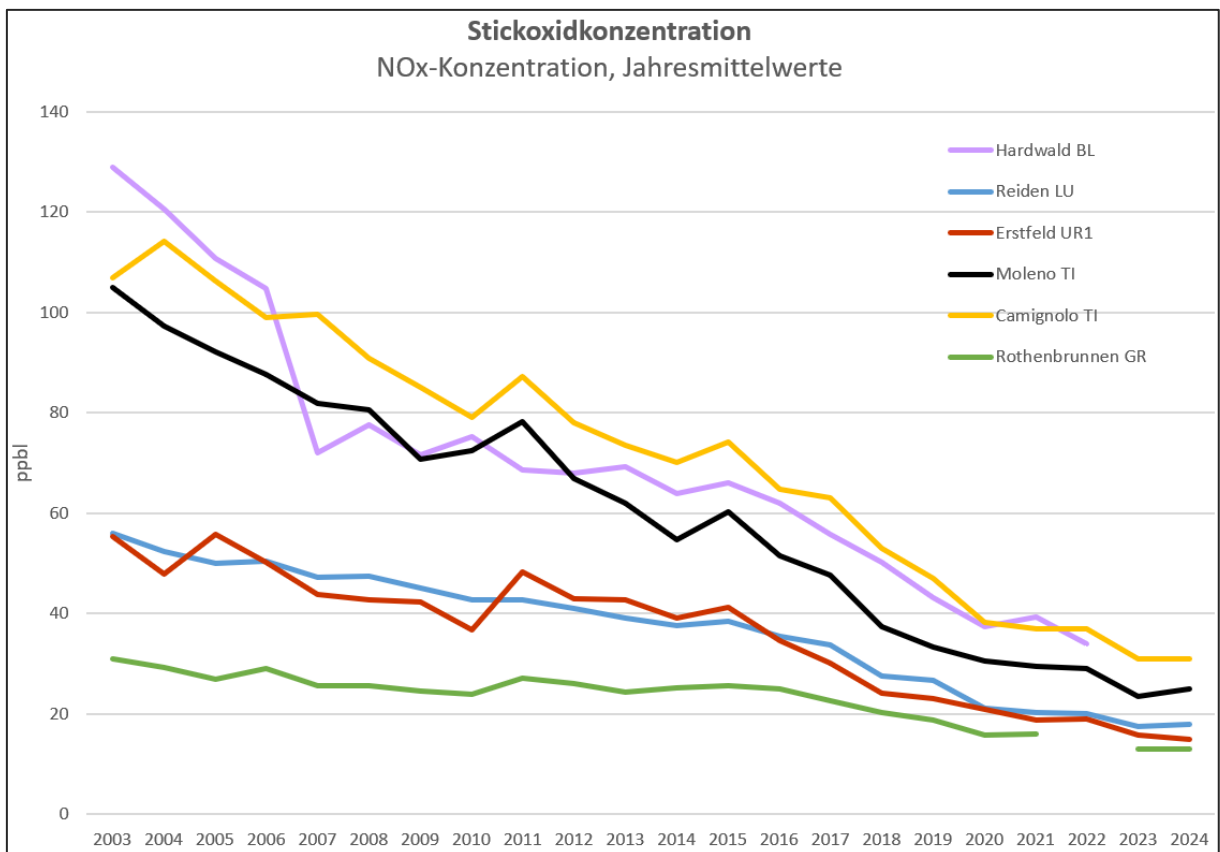


Abbildung 17: NO_x-Immissionsentwicklung 2003–2024

Die besonders gesundheitsrelevanten NO₂ haben in der ersten Dekade seit Messbeginn wenig abgenommen (siehe Abbildung 18). Danach ist eine deutliche NO₂-Reduktion erkennbar, insbesondere an den am stärksten belasteten Standorten. Ein Grund für die unterschiedliche Entwicklung von NO_x und NO₂ sind unter anderem die komplexen Umwandlungsprozesse von NO in NO₂.

Die NO₂-Messwerte liegen an der A2 in der Südschweiz südlich des Ceneri im Bereich des Jahresmittelgrenzwertes (siehe Abbildung 18). Eingehalten wird der Jahresmittelgrenzwert im Kanton Tessin in der Riviera (Moleno), im Kanton Uri (Erstfeld) und im Luzerner Mittelland (Reiden). An der weniger befahrenen A13 wird er seit Beginn der Messungen unterschritten. Damit der NO₂-Jahresmittelgrenzwert künftig überall eingehalten werden kann, ist eine weitere Reduktion der NO_x-Emissionen notwendig¹⁴. Eine solche Reduktion ist mit dem zunehmenden Anteil an Fahrzeugen der Abgasstufen Euro VI oder Euro 6d-temp/6d sowie an elektrisch angetriebenen Fahrzeugen zu erwarten.

¹⁴ Die Eidgenössische Kommission für Lufthygiene (EKL) empfiehlt eine Anpassung von aktuell geltenden Immissionsgrenzwerten, um nach heutigem Wissensstand den Schutzanforderungen des Umweltschutzgesetzes zu entsprechen. So empfiehlt die EKL u.a. für NO₂ den Jahresmittelwert neu auf 10 Microgramm pro m³ festzulegen. Für das Erreichen der gesundheitlichen Ziele sind entsprechend weitere Reduktionen von Luftschadstoffen notwendig.

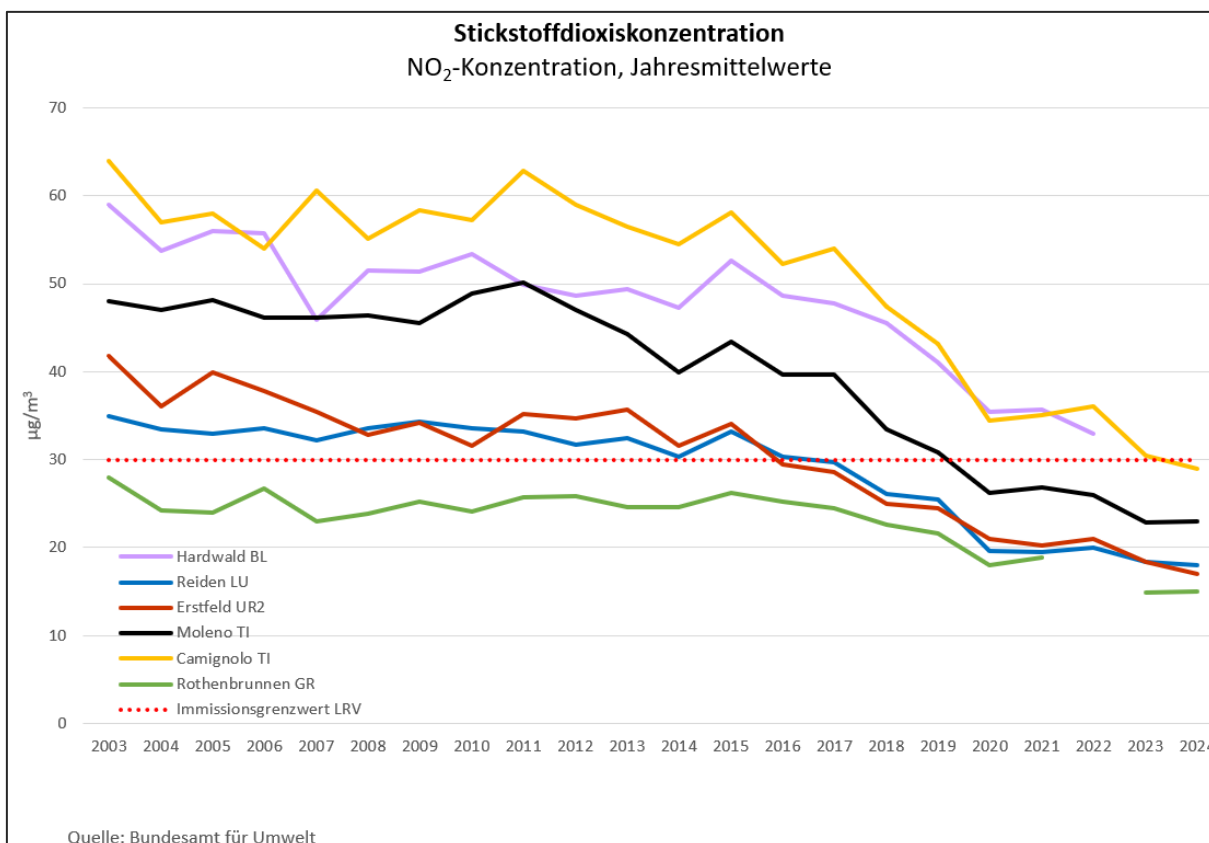


Abbildung 18: NO₂-Immissionsentwicklung 2003–2024 mit dem Immissionsgrenzwert gemäss LRV (30 µg/m³)

Die PM₁₀- und Russkonzentration hat an den Messstationen entlang der A2 generell abgenommen. Entlang der A2 und A13 lagen die PM₁₀-Messwerte 2024 an allen Stationen unter dem Jahresmittelgrenzwert. Wie oben erwähnt korrelieren die PM₁₀-Immissionen nur beschränkt mit dem Verkehr, da sie auch durch andere Quellen wesentlich beeinflusst werden. Die Russkonzentrationen haben seit Messbeginn deutlich abgenommen, wobei die Abnahme in den letzten Jahren zurückgegangen ist. Die Messkonzentrationen liegen noch deutlich über dem aus gesundheitlicher Sicht empfohlenen Toleranzwert.¹⁵

3.4 Lärmbelastung durch den alpenquerenden Strassen- und Schienenverkehr

Der quellnahe Verkehrslärm wird mittels fünf stationärer Lärmmessungen erhoben. Es werden die akustischen quellnahen Immissionen des Gesamtverkehrs sowie des schweren Güterverkehrs bestimmt. Die Lärmimmissionen des Strassenverkehrs werden stark von den Eigenschaften der Fahrzeuge, der gefahrenen Geschwindigkeit sowie der Fahrbahn bestimmt. Da bei PKW das Rollgeräusch (Interaktion Reifen-Belag) bereits ab rund 25 km/h und bei SGF ab rund 65 km/h dominiert, ist bei den Geschwindigkeiten an den Messstandorten das Antriebsgeräusch vernachlässigbar. In der langfristigen Entwicklung der Lärmimmissionen zeigen damit insbesondere Veränderungen am Belag eine Wirkung.

Die Lärmemissionen des Gesamtverkehrs und auch der SGF an der A2 bei Reiden haben sich seit Messbeginn bis 2022 kaum verändert (siehe Abbildung 19). Mit dem Einbau eines lärmarmen Belages konnte die Lärmbelastung um rund 4 Dezibel reduziert werden. Dies entspricht akustisch mehr als einer Halbierung des Verkehrsaufkommens. Auch bei den übrigen Stationen – mit Ausnahme von Moleno, wo der alte Belag durch einen normalen Belag ersetzt wurde – wurde mindestens einmal seit Beginn der Messungen ein lärmarmen Belag eingebaut. So konnten auch bei Camignolo (A2) und bei Rothenbrunnen (A13) zwischen 2012 und 2014 die Lärmimmissionen mit dem Einbau lärmarmen Beläges

¹⁵ Messdaten abrufbar unter www.bafu.admin.ch > Themen > Ernährung, Wohnen, Mobilität > Mobilität > Monitoring Umwelt MFM-U > Messdaten (Stand: 15.07.2025)

stark reduziert werden. Im Jahr 2020 sank der Gesamtlärmpegel an allen Stationen leicht, vor allem aufgrund der wesentlich geringeren Dichte an Personenwagen während des Lockdowns. Mit der Zunahme des Verkehrs in den darauffolgenden Jahren stiegen die Lärmpegel wieder an.

Betrachtet man nur die Lärmimmissionen des schweren Güterverkehrs, so ist in der Tendenz bei Camignolo (A2) und Rothenbrunnen (A13) vor dem Lockdown 2020 eine leichte Abnahme erkennbar. Anschliessend sind die Immissionen an diesen Stationen wieder leicht angestiegen. Die Lärmimmissionsreduktion von 2020 kann mit dem Rückgang der SGF (u. a. Auswirkung des Lockdowns als Folge der Covid-19-Krise) erklärt werden. Bei Camignolo an der A2 reduzierten die oben erwähnten Belagserneuerungen die Lärmimmissionen des schweren Güterverkehrs weniger als jene des Gesamtverkehrs.

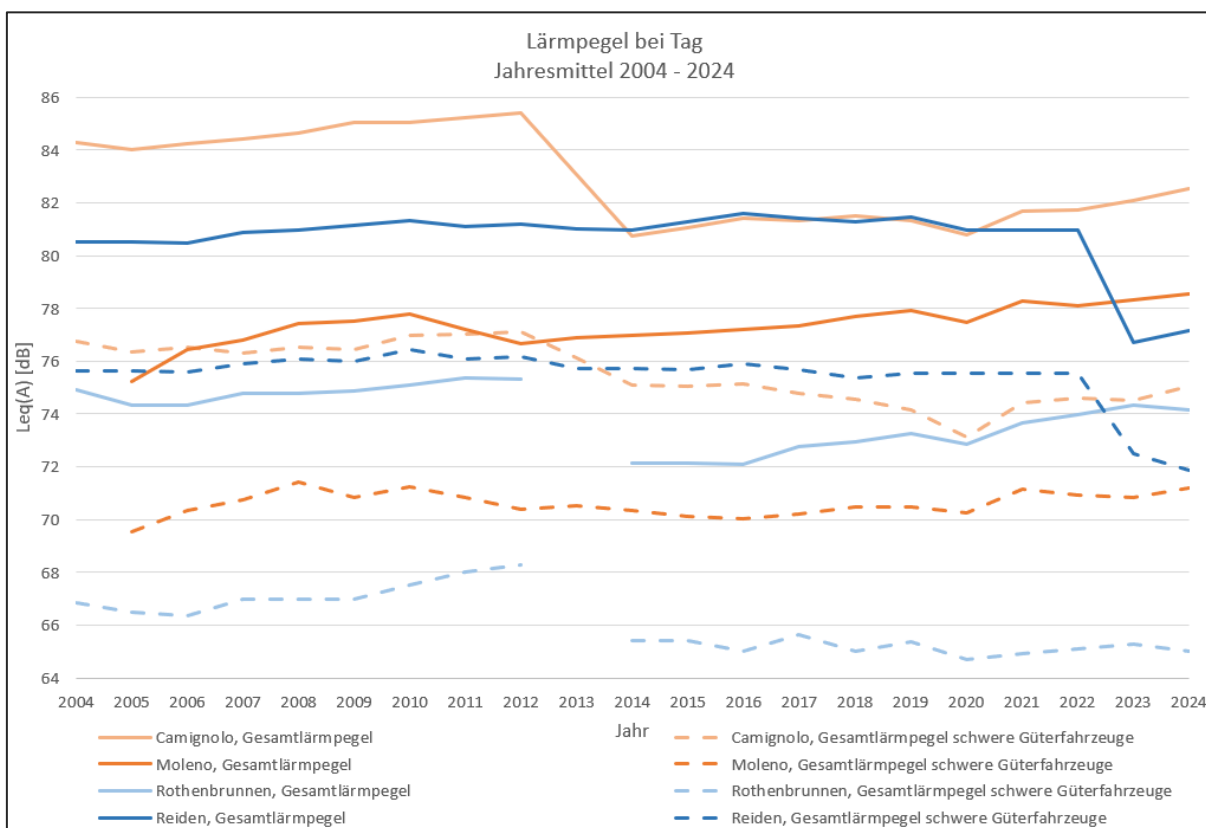


Abbildung 19: Verlauf der durchschnittlichen Gesamtlärmpegel sowie der durchschnittlichen Lärmpegel von SGF an der A2 und A13 2004–2024 in dB(A) während der Tagesstunden (gemäss LSV von 6 bis 22 Uhr)¹⁶

Insgesamt lassen die Lärmmessungen bislang keine wesentliche Reduktion der Lärmimmissionen des Gesamtverkehrs oder der SGF erkennen. Markante Reduktionen wurden hingegen durch den Ersatz alter Beläge mit lärmarmen Belägen erreicht. Die lärmindernde Wirkung nimmt allerdings mit der Abnutzung des neuen Belages wieder ab.

Lärmbelastung: Beitrag der SGF

Bei gleicher Geschwindigkeit verursacht ein einzelnes SGF ungefähr gleich viel Lärm wie zehn Personenwagen. In der Praxis fahren die Personenwagen aber schneller. Die SGF sind im Durchschnitt auf ebenen Strecken mit fast 90 km/h unterwegs. Auf der A2 bei Reiden zum Beispiel haben die Lastwagen mit einem Verkehrsanteil von rund 8 Prozent einen Anteil am Gesamtlärm von rund 30 Prozent.

¹⁶ Die Auswertungen erfolgten im Gegensatz zu den früheren Verlagerungsberichten neu mit dem Emissionsmodell sonROAD18 – die Lärmbelastungen entsprechen einem quellnahen Immissionspegel.

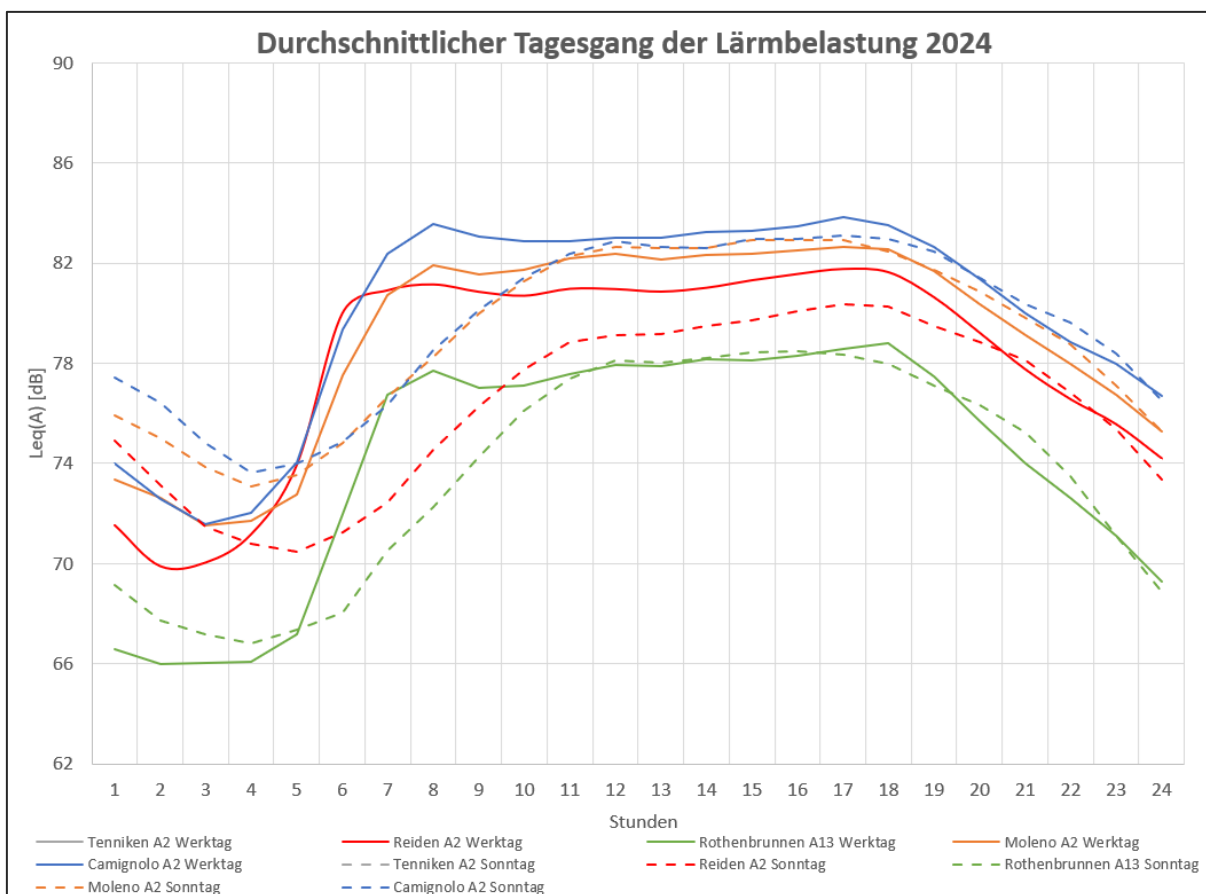


Abbildung 20: Durchschnittlicher Verlauf der Lärmbelastung an den Messstationen Reiden (A2), Camignolo (A2) und Rothenbrunnen (A13) an Werktagen und am Sonntag

Unter der Woche verursachen die SGF den Hauptanteil an der Lärmbelastung in den frühen Morgenstunden. Der frühe Anstieg des Lärmpegels nach 5 Uhr morgens ist aus Sicht der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986¹⁷ (LSV) nicht unproblematisch, da die Stunde ab 5 Uhr noch in die Nachtstunden (22 bis 6 Uhr) fällt, in denen die Immissionsgrenzwerte aufgrund des Erholungsanspruches der Anwohnerinnen und Anwohner strenger sind als die Immissionsgrenzwerte der Tagstunden (6 bis 22 Uhr) gemäss LSV. Entsprechend ist der Lärmanteil der SGF auch während der Nachtstunden überproportional hoch, da morgens um 5 Uhr das Nachtfahrverbot aufgehoben wird. Der Lärmpegel des Verkehrs steigt zwischen 5 und 6 Uhr um mindestens 6 Dezibel an. Zwischen 5 und 6 Uhr beträgt der Anteil der SGF an den Lärmemissionen des Gesamtverkehrs an den MFM-U-Messstationen werktags zwischen 40 Prozent (Rothenbrunnen) und bis über 50 Prozent (Reiden) bei einem Verkehrsanteil zwischen rund 12 Prozent (Rothenbrunnen) und 25 Prozent (Reiden). Dass das Nachtfahrverbot in Bezug auf die Lärmemissionen in den sensiblen Nachtstunden sehr wirksam ist, zeigt sich deutlich.

Lärmbelastung entlang der Eisenbahnlinien Gotthard und Lötschberg

Das BAV überwacht im Rahmen der Lärmsanierung der Eisenbahnen die Entwicklung des Eisenbahn-lärms in der Schweiz. Anhand der Messstationen an der Gotthard-Achse (Steinen SZ) und Lötschberg-Simplon-Achse (Wichtrach BE) können Aussagen zur Lärmentwicklung der Personen- und Güterzüge gemacht werden.

Die Lärmbelastung hat bei Steinen und Wichtrach sowohl am Tag als auch in der Nacht abgenommen und liegt deutlich unter den im Rahmen der Lärmsanierung festgelegten Emissionsgrenzwerten. Insbe-

¹⁷ SR 814.41

sondere bei Güterzügen sind die Vorbeifahrtpegel seit 2003 aufgrund des neuen und sanierten Rollmaterials deutlich gesunken. In der Schweiz sind nach der Sanierung der Schweizer Güterwagen sind seit dem 01.01.2020 mit der Einführung von Emissionsgrenzwerten alle lauten Güterwagen verboten.

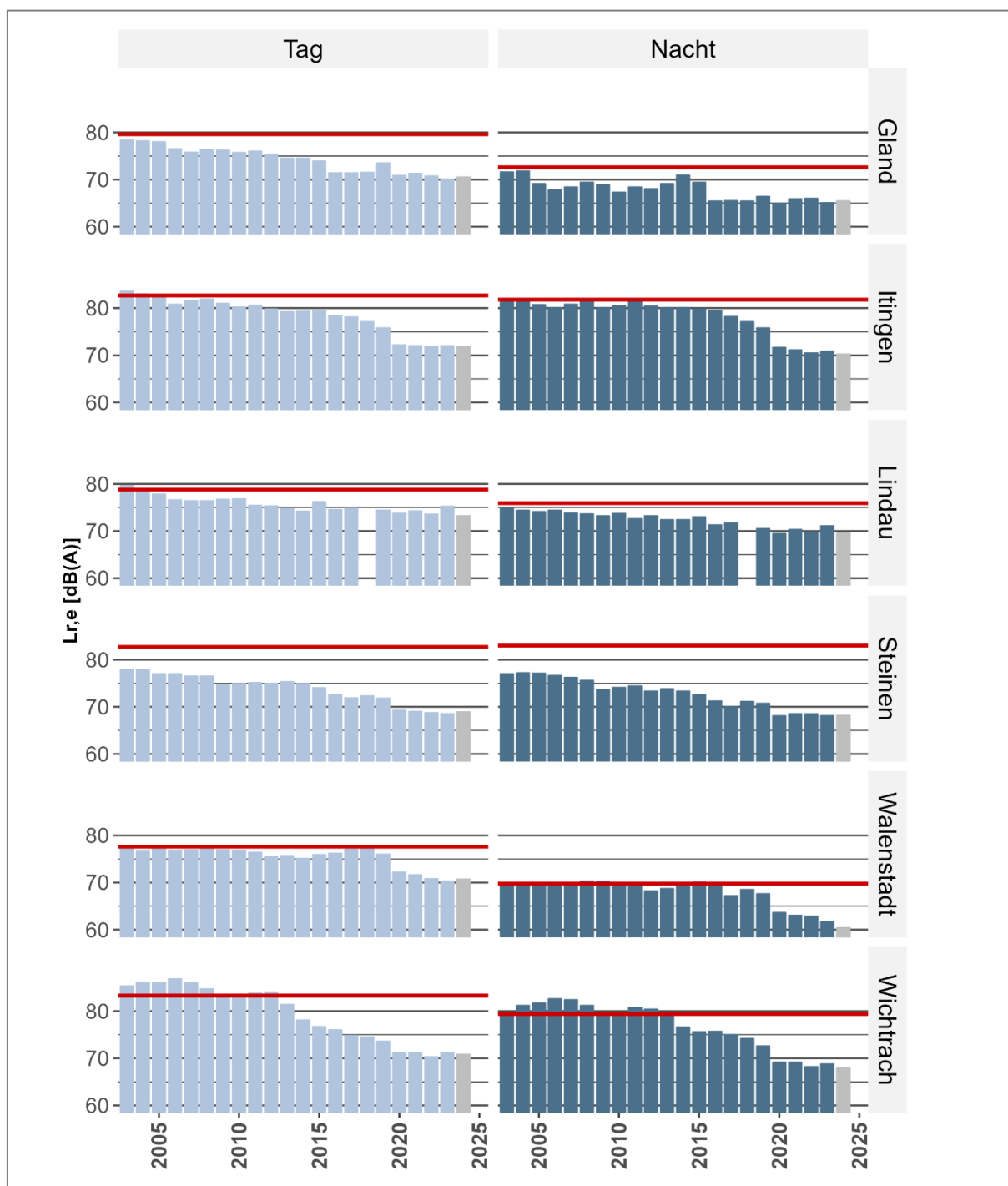


Abbildung 21: Lärmemissionen Steinen (Gotthard-Achse) und Wichtrach (Lötschberg-Simplon-Achse) 2003–2024

Die Lärmauswirkungen des Güterverkehrs auf der Schiene sind vor allem in den Nachtstunden relevant. Die nachfolgende Abbildung 22 zeigt, dass die leiseren Güterzüge zu einer deutlichen Lärmreduktion geführt haben. Die Spitze des Vorbeifahrtpegels lag zu Beginn des Lärmsanierungsprogramms des Bundes im Jahr 2004 noch bei 91 Dezibel. Bis 2015 erfolgte die Lärmsanierung der Schweizer Güterwagen. Im Jahr 2020, also nach Umsetzung des Verbots für laute ausländische Güterwagen, lag die Spitze des Vorbeifahrtpegels nur noch bei 80 Dezibel.

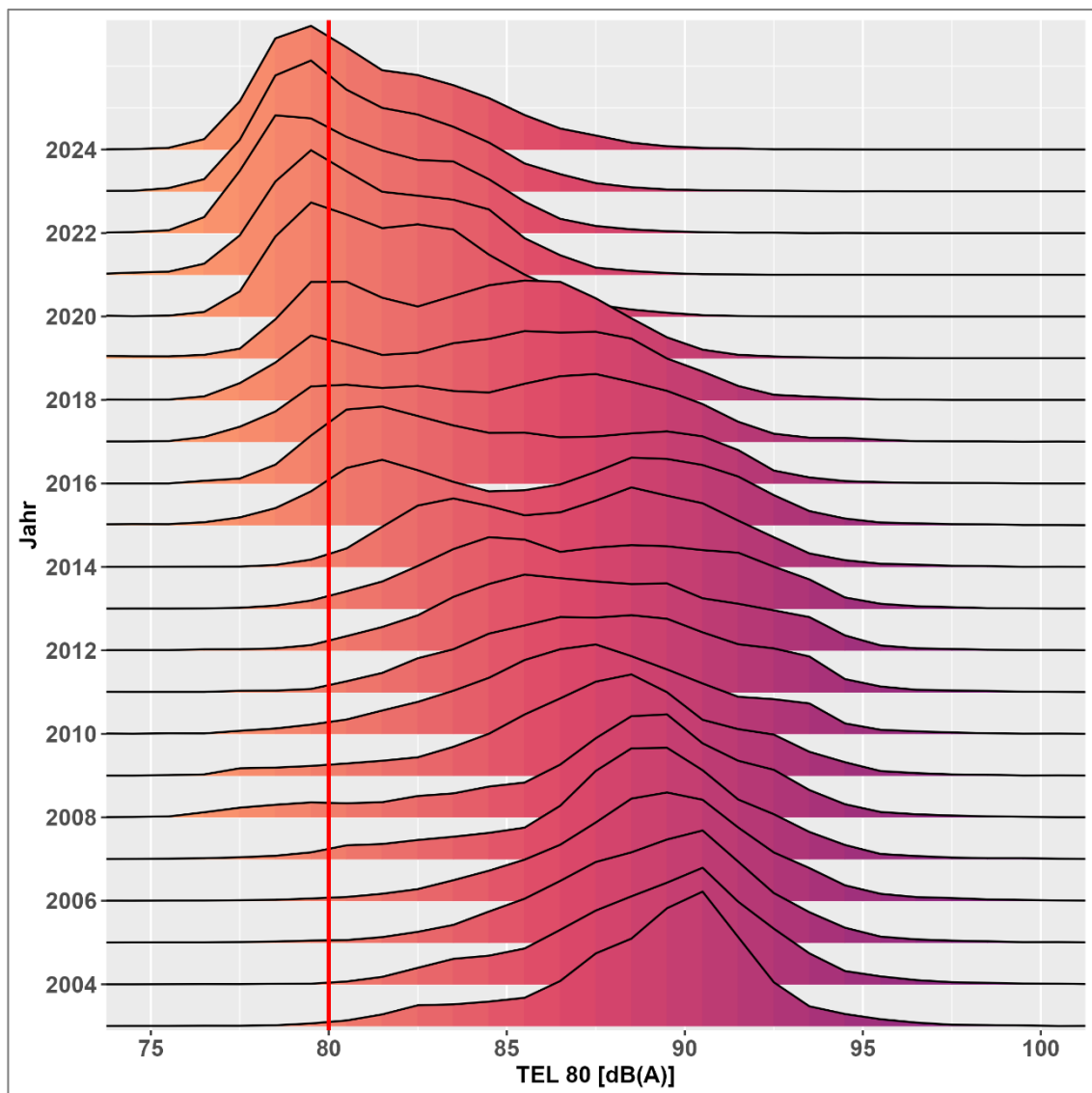


Abbildung 22: Entwicklung der Vorbeifahrtpegel von Güterzügen in Steinen an der Gotthard-Achse 2004-2024

3.5 Ausblick auf die Emissionsentwicklung an den Alpenübergängen

Die seit Jahren verbesserten Motoren- und Abgasreinigungstechnologien haben im alpenquerenden Strassengüterverkehr in der Vergangenheit zu einer deutlichen Reduktion der Stickoxid- und Feinstaubemissionen geführt. Dies zeigen die veränderten Stickoxid- (siehe Abbildung 23 und Abbildung 24), aber auch die PM10- und Russkonzentrationen. Das Inkrafttreten der EURO VI-Norm¹⁸ im Jahr 2014 für alle neu zugelassenen SGF bewirkte eine weitere markante Reduktion der wichtigsten Schadstoffe. So bestand der Fahrzeugpark bei den SGF im alpenquerenden Güterverkehr 2024 am Gotthard zu 95,4 Prozent aus Fahrzeugen der Euroklasse VI. Bei den restlichen Fahrzeugen handelte es sich mehrheitlich um solche der Euroklasse V. In den nächsten Jahren ist mit einer weiteren Zunahme der EURO-VI-Fahrzeuge zu rechnen.

Aufgrund der Tatsache, dass die Emissionskategorie EURO VI beim Schwerverkehr deutlich grössere Emissionsreduktionen erzeugt als bei den anderen Fahrzeugkategorien, sind die Reduktionsraten beim Schwerverkehr höher als beim Gesamtverkehr. Generell ist anzunehmen, dass die NO₂-Immissionen aufgrund der zu erwartenden technologischen Entwicklungen bei den SGF und den übrigen Fahrzeugkategorien weiter zurückgehen.

¹⁸ Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG. ABl. L188 vom 18.7.2009, S. 1.

Bezüglich der Treibhausgasemissionen dürften in den kommenden Jahren dank zunehmendem Einsatz von Elektrofahrzeugen (im Wesentlichen batterieelektrische Fahrzeuge) die CO₂-Emissionen des Gesamtverkehrs abnehmen. Bei den Fahrzeugen des schweren Güterverkehrs dürfte diese Entwicklung noch etwas mehr Zeit in Anspruch nehmen.

Im Bereich Lärm sind beim Strassenverkehr nur wenige Änderungen zu erwarten. Die Lärmemissionen halten sich seit Jahren auf ähnlichem Niveau; den akustischen Verbesserungen der Reifen und Motoren stehen das höhere Verkehrsaufkommen und die schwereren Fahrzeuge gegenüber, sodass vor allem Belagsverbesserungen den Verkehrslärm reduzieren. Bei der Eisenbahn dürften nach dem Verbot von Graugussklotzbremsen die Emissionen der Schiene vor allem durch die Verkehrsentwicklung geprägt werden. Eine weitere Lärmreduktion des Schienengüterverkehrs wäre möglich bei einem Ersatz der üblichen Klotzbremsen durch Scheibenbremsen.

4 Stand der Umsetzung der Verlagerungsinstrumente sowie der flankierenden Massnahmen

4.1 Verlagerungskonzept gemäss GVVG – Übersicht

Die folgende Tabelle enthält eine Übersicht über die Hauptinstrumente der schweizerischen Verlagerungspolitik und die verschiedenen unterstützenden Massnahmen, wie sie gemäss GVVG vorgesehen sind:

Instrument / Massnahme	Beschreibung	Stellenwert	Kapitel
NEAT (inkl. 4-Meter-Korridor): Modernisierung der Schieneninfrastruktur	Schaffung der notwendigen Kapazitäten und Voraussetzungen für Produktivitätssteigerungen auf der Schiene	Zentrales Instrument, weitgehend umgesetzt	4.2, S. 33
LSVA	Abbildung der Kostenwahrheit im Strassengüterverkehr durch Umsetzung des Verursacherprinzips	Zentrales Instrument, eingeführt per 1.1.2001	4.3, S. 46
Bahnreform: Liberalisierung des Schienengüterverkehrs	Steigerung der Produktivität der Schiene durch intramodalen Wettbewerb	Zentrales Instrument, weitgehend umgesetzt	4.4, S. 49
Bestellungen im UKV	Bestellung und Abgeltung von UKV-Zügen und -Sendungen	Zentrale flankierende Verlagerungsmassnahme (seit 2000)	4.6, S. 52
Bestellungen im begleiteten KV (Rola)	Bestellung und Abgeltung von Rola-Zügen und -Sendungen	Ergänzungsmassnahme	4.7, S. 51
Förderung von KV-Investitionen	Investitionsbeiträge für den KV im In- und Ausland (KV-Umschlagsanlagen)	Terminalkapazitäten sind Grundvoraussetzung für die Weiterentwicklung des KV	4.8, S. 57
Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen	Sicherstellung der Einhaltung der relevanten Strassenverkehrsvorschriften	Zentrale strassenseitige Massnahme zur Steigerung der Sicherheit im Strassenverkehr und Angleichung der Wettbewerbsbedingungen Schiene/Strasse	4.9, S. 58
Alpentransitbörse oder andere limitierende Schwerverkehrsmanagementmassnahmen	Marktwirtschaftliches Instrument zur mengenmässigen Steuerung des alpenquerenden Schwerverkehrs	Wahrnehmung des Mandats zur Aushandlung einer international abgestimmten Alpentransitbörse	4.10, S. 59
Erhöhung der Strassensicherheit – Massnahmen Gefahrgut	Freiwillige Selbstverpflichtung zu Gefahrguttransporten am Simplon-Strassenübergang	Massnahme im verlagerungspolitischen Umfeld	4.11, S. 60
Übrige Rahmenbedingungen des alpenquerenden Strassengüterverkehrs	Produktionsbedingungen des Strassengüterverkehrs in der Schweiz und im Ausland		4.12, S. 61

Tabelle 7: Übersicht Verlagerungsinstrumente und -massnahmen gemäss Verlagerungskonzept des GVVG

4.2 Modernisierung der Bahninfrastruktur als Basis der schweizerischen Verlagerungspolitik

Die ständige Modernisierung der Bahninfrastruktur, insbesondere auf den Nord-Süd-Schienengüterverkehrsachsen, ist grundlegende Voraussetzung für eine erfolgreiche Verkehrsverlagerung. Eine grosse Verbesserung wurde mit den Inbetriebnahmen der NEAT und des 4-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse im Dezember 2020 erreicht. Von Bedeutung ist nun, dass die damit verbundenen Kapazitätsgewinne für den Schienengüterverkehr gesichert und die Produktivitätsgewinne durch die Akteure vollumfänglich genutzt werden. Zudem ist das Schienennetz so weiterzuentwickeln und auszubauen, dass die künftigen Erfordernisse des Schienengüterverkehrs erfüllt werden können.

Abschlussarbeiten NEAT und 4-Meter-Korridor

Die NEAT ist seit 2020 in Betrieb und die Abschlussarbeiten zur Erreichung der vollen Leistungsfähigkeit wurden 2022 beendet. Als letzte Abschlussarbeit wird bis Ende 2028 die Gleisanlage in Rynächt optimiert.

Der durchgängige 4-Meter-Korridor auf den Zulaufstrecken zur NEAT Basel–Chiasso(–Ranzo) und auf dem italienischen Teil der Luino-Linie ist ebenfalls seit 2020 in Betrieb. Bis Mitte 2023 wurde zudem die Ceneri-Bergstrecke, die während den Unterhaltsschichten als Ersatz für den CBT genutzt wird, auf das grössere Lichtraumprofil erweitert. Als Abschluss stehen bis voraussichtlich 2029 die Ausbauten in Basel (Tunnel Schützenmatt und Kannenfeld als Teil des linksrheinischen NEAT-Zubringers) und bis voraussichtlich 2033 noch die Ausbauten in Bellinzona (Tunnel Svitto II und Dragonato II) an. Zudem werden im Bahnhof Brig aus einer Gesamtsicht über den Güterverkehr im Rahmen des Ausbaus schrittweise 2035 Anlageanpassungen geplant.

Im Rahmen des 4-Meter-Korridor auf der Simplon-Achse haben die Verkehrsministerinnen Italiens und der Schweiz im September 2020 auf zwei Abschnitten bauliche Massnahmen vereinbart. Auf dem Abschnitt Arona–Verbania–Pallanza wurden 2024 die Bauarbeiten gestartet, auf dem Abschnitt «Stresa–Verbania–Pallanza» erfolgt dies 2025. Die gesamten Arbeiten sollen bis Ende 2028 abgeschlossen werden. Die Umsetzung der umfangreichen Arbeiten bringt jährlich mehrwöchige Totalsperren im Sommer mit sich. Die Einhaltung des geplanten Termins für die Inbetriebnahme wird als Herausforderung betrachtet, das Projekt ist jedoch derzeit terminlich und finanziell auf Kurs.

4.2.1 Weitere beschlossene und geplante Ausbaumassnahmen mit Relevanz für die Nord-Süd-Achsen

Im Rahmen des Ausbaus schrittweise 2035 des Strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (STEP) beschloss das Parlament mit dem Bundesbeschluss vom 21. Juni 2019¹⁹ über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahnstruktur die Bahntechnik-Ausrüstung des bereits ausgebrochenen Abschnitts Ferden–Mitholz des Lötschberg-Basistunnels (LBT). Aktuell werden erste Vorläufe dieses Teilausbaus bereits umgesetzt, die auch mit dem Vollausbau kompatibel sind.

Mit der Botschaft vom 16. August 2023 zum Stand und zu Änderungen der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur sowie zur Perspektive BAHN 2050 wurde dem Parlament eine Variante zum Vollausbau des LBT inkl. Ausbruch des letzten, fehlenden Abschnitts Mitholz–Frutigen für durchgängig zwei Gleise beantragt. Die Prüfung des Vollaubaus ergab einige Vorteile; insbesondere fällt die achtmonatige Totalsperrung des LBT für die Anpassung des Anschlusses an der Oströhre aus. Das Parlament hat den Vollausbau mit Bundesbeschluss vom 15. März 2024 gutgeheissen und dafür eine Erhöhung der Verpflichtungskredits AS35 um 640 Millionen Franken beschlossen. Der Vollausbau LBT wird eng koordiniert mit der Räumung des ehemaligen Munitionslagers Mitholz, wofür extra eine Schutzgalerie für die BLS Stammstrecke erstellt werden muss. Die Inbetriebnahme des LBT Vollaubaus soll auf Ende 2035 erfolgen.

Weitere Projekte aus den beschlossenen Ausbauprogrammen wie Anpassungen am Betriebswechselpunkt im Rangierbahnhof Basel, Massnahmen zur Erreichbarkeit der Güterverkehrsanlagen in Schwyz oder Leistungssteigerungsmassnahmen in Chiasso ergänzen diese grossen Vorhaben. Um die Betriebsstabilität zu erhöhen sind weitere Massnahmen in Brunnen (Gleisverlängerung) geplant.

Die Ausbauprojekte des Programms wurden durch die ETH Zürich im Auftrag des GS-UVEK (Projekt Verkehr '45) aufgrund von erheblichen Mehrkosten überprüft und priorisiert. Der Bundesrat hat die Ergebnisse an seiner Sitzung vom 8. Oktober 2025 zur Kenntnis genommen und am 9. Oktober publiziert²⁰.

¹⁹ AS 2019 3747

²⁰ Projektdossier: <https://www.uvek.admin.ch> > Verkehr > Verkehr '45

Detaillierte Informationen können dem aktuellen Standbericht der Eisenbahnausbauprogramme des Bahninfrastrukturfonds entnommen werden²¹.

Rangierbahnhöfe an der Schweizer Grenze als Teil der modernen Bahninfrastruktur

Mit den Rangierbahnhöfen (RB) Basel und Chiasso bestehen im Norden und Süden der Schweiz leistungsfähige Bahnbetriebsanlagen, welche der Sortierung von Wagen und der Bildung von Nah- und Ferngüterzügen dienen und in denen überregionale Güterzüge (Nahgüterzüge / Ganzzüge) ankommen und abfahren können. Neben der Modernisierung der Bahnstrecken sind diese Anlagen für einen leistungsfähigen alpenquerenden Bahngüterverkehr, insbesondere für den Wagenladungsverkehr, unverzichtbar. Diese Anlagen werden im Rahmen der Leistungsvereinbarungen des Bundes mit den Bahninfrastrukturbetreiberinnen bestellt und entsprechend den Erfordernissen des Verkehrs weiterentwickelt.

Der RB Chiasso ist heute für die Produktion von Einzelwagenladungsverkehren für Norditalien von grosser Bedeutung. Im RB Chiasso können die im Norden der Nord-Süd-Achse gebündelten Transporte für die Weiterfahrt in die norditalienischen Industriezentren sortiert werden und umgekehrt. Diese Funktionalität des RB Chiasso wertet so die NEAT auf der Gotthard-Achse auf und leistet einen wichtigen Beitrag zur Verlagerung. Zudem nehmen die beiden RB in Basel und Chiasso auch eine gewisse Pufferfunktion wahr.

4.2.2 Auslastung der Schienenkapazitäten entlang der Nord-Süd-Achsen

Im Rahmen des Güterverkehrsobservatoriums Schweiz-EU wurde eine systematische Erfassung der Inanspruchnahme der zur Verfügung stehenden Trassen erarbeitet.

Dem Schienengüterverkehr stehen theoretisch am Gotthard wöchentlich ca. 1'725 Trassen und am Lötschberg/Simplon wöchentlich 633 Trassen zur Verfügung, wobei jeweils die Kapazität am Wochenende aufgrund der Wochenganglinie nicht voll gewichtet wird. Die wöchentlichen Unterhaltsfenster im GBT und die daraus resultierende Trassierung einzelner Züge über die Bergstrecke reduzieren die Kapazitäten, indem in einem Zeitraum von etwa 6-8 Stunden während drei Nächten nur 50% der Kapazität vorhanden ist. Entsprechend werden die 276 täglich zur Verfügung stehenden Trassen für die Berechnung der Wochenkapazität mit einem Faktor 6.25 statt 7.0 multipliziert, was insgesamt 246 pro Tag und Richtung bedeutet. Diese Trassenzahlen werden als konstant unterstellt, auch wenn die faktische Verfügbarkeit aufgrund von Bau- und Unterhaltsarbeiten und witterungs- oder unfallbedingten Sperrungen geringer sein kann.

Achse	Kapazität Güterverkehr
	Anzahl Züge pro Tag, beide Richtungen
Lötschberg-Simplon-Achse	110
Gotthard-Achse	246
Summe	356

Tabelle 8: Übersicht über die üblicherweise zur Verfügung stehenden Trassenkapazitäten auf den Nord-Süd-Achsen im alpenquerenden Güterverkehr (von Grenze zu Grenze).

Die Kapazitäten für den Bahngüterverkehr auf der Lötschberg-Simplon- und der Gotthard-Achse sind für die Schweizer Streckenabschnitte im sog. Netznutzungskonzept gesichert. Dieses ist die Vorgabe für die Erarbeitung der nachgelagerten Netznutzungspläne (NNP) durch die ISB. Die Trassenvergabe erfolgt aufgrund des geltenden NNP, wodurch die Kapazität von der ersten verbindlichen Planung bis zum Ausführungsjahr durchgehend gesichert ist.

²¹ Standbericht 2024 – Eisenbahnausbauprogramme. Abrufbar unter www.bav.admin.ch > Publikationen > Berichte und Studien > Stand Eisenbahnausbauprogramme

Folgende Trassen pro Stunde und Richtung sind dabei gesichert:

- Basel–Gotthard–Chiasso: integral 4 Trassen pro Stunde und Richtung
- Basel–Gotthard–Luino: integral 2 Trassen pro Stunde und Richtung, wobei in Süd-Nord-Richtung zwischen Bellinzona und Arth-Goldau nur 5,5 Trassen anstelle 6 vorgesehen sind
- Basel–Lötschberg–Domodossola: integral 3,5 Trassen pro Stunde und Richtung

Mit steigender Bedeutung für den alpenquerenden Güterverkehr ist die schweizerische Fortsetzung der deutschen Gäubahn Stuttgart-Singen-Schaffhausen:

- Schaffhausen–Othmarsingen (–Gotthard): integral 2 Trassen pro Stunde und Richtung

Die folgende Abbildung stellt die Auslastung der Schienenkapazitäten in den Jahren 2022 bis 2024 auf der Gotthard- und der Lötschberg-Simplon-Achse dar.

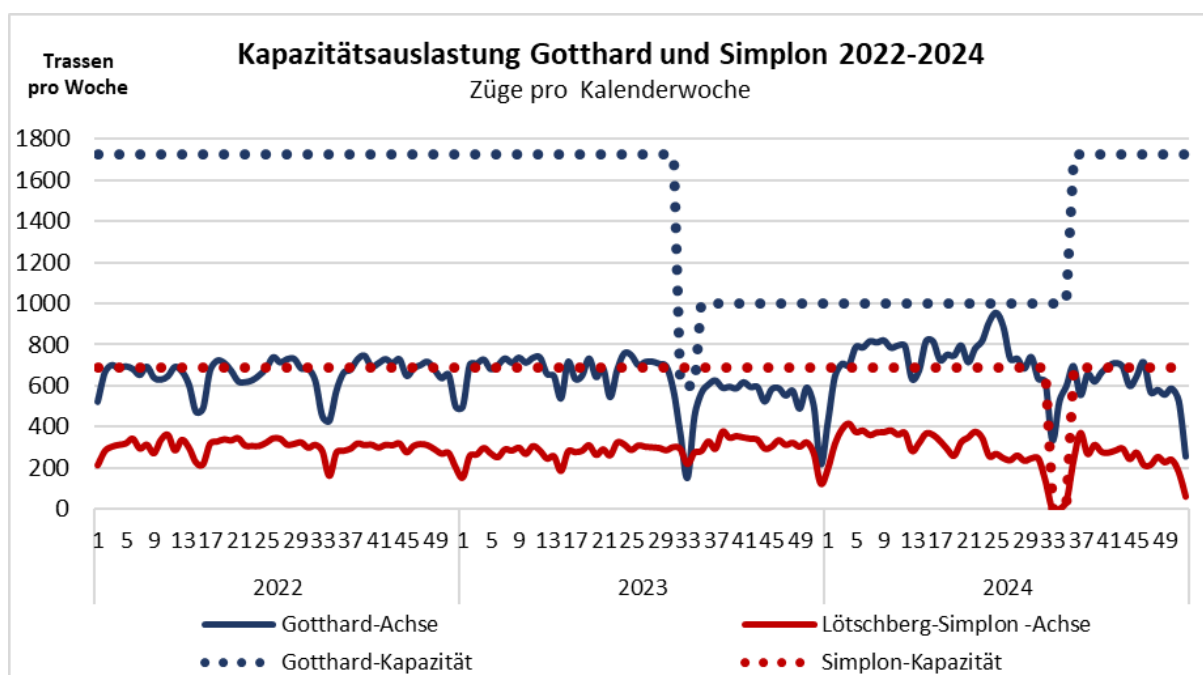


Abbildung 23: Kapazitätsauslastung auf der Gotthard- und der Lötschberg-Simplon-Achse 2022–2024. Kapazitäten: Trassen für den alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze (d. h. Basel–Chiasso/Luino oder Domodossola)

Auf der Gotthard-Achse betrug die Auslastung 2024 kumuliert 55.5 %, was eine Zunahme um +1,9 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Die Lötschberg-Simplon-Achse war 2024 kumuliert 42,7 % ausgelastet, -8,5 Prozentpunkte tiefer als 2023. Das zweite Halbjahr 2024 zeigt deutlich die Entwicklung infolge der genannten baustellenbedingten Kapazitätsrestriktionen auf den Zulaufstrecken zur NEAT und die sowie die damit einhergehenden Verlagerungen von Verkehren von der Lötschberg-Simplon- auf die Gotthard-Achse.

4.2.3 Zulaufstrecken im Ausland

Die Schweiz liegt im Zentrum des Schienengüterverkehrskorridors Nordsee-Rhein-Mittelmeer, der wichtigsten Nord-Süd-Verkehrsachse für den Schienengüterverkehr in Europa (siehe Abbildung 24).

Mit dem CBT wurde am 13. Dezember 2020 das letzte Element der NEAT in den fahrplanmässigen Betrieb aufgenommen. Im Rahmen der Einweihung des Tunnels unterzeichneten die europäischen

Verkehrsministerinnen und -minister die Erklärung von Locarno²² und bekräftigten damit die Bedeutung der Bahn und ihrer Stärkung in Europa.

Die Zulaufstrecken zur NEAT im Norden und im Süden müssen für das prognostizierte Verkehrswachstum mittel- und langfristig ausreichende Kapazität aufweisen. Um die Verlagerung zu fördern und einen durchgängigen Nord-Süd-Korridor zu realisieren, stimmt die Schweiz ihre Nachfrageprognosen und die erforderlichen kapazitätssteigernden Massnahmen regelmässig in bilateralen Lenkungsausschüssen und Arbeitsgruppen mit ihren nördlichen und südlichen Nachbarn ab (technische Anpassungen, Nachfrage- und Kapazitätsanalyse, Harmonisierung der Zugsicherungssysteme).



Abbildung 24: Karte des Güterverkehrskorridors Nordsee-Rhein-Mittelmeer

Südliche Zulaufstrecken

Gestützt auf die Vereinbarung zwischen dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation und dem Ministerium für Verkehr und Schifffahrt der Republik Italien über die Gewährleistung der Kapazität der wichtigsten Anschlussstrecken der neuen schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) an das italienische Hochleistungsnetz (HLN) vom 2. November 1999²³ koordinieren die Schweiz und Italien die grenzüberschreitenden Arbeiten und Infrastrukturplanungen im Schienenverkehr. Im Lenkungsausschuss und in den untergeordneten Arbeitsgruppen treffen sich Vertreterinnen und Vertreter der Ministerien und der Bahnen beider Länder regelmässig zu Besprechungen.

Auf Basis des 2020 zwischen der Schweiz und Italien unterschriebenen Abkommen zum Ausbau des 4-Meter-Korridor auf dem Simplon und der Finanzierungsvereinbarung zwischen dem BAV und RFI haben die Bauarbeiten 2024 gestartet. Diese dauern noch bis Ende 2028 an.

Am 6. Juli 2023 erfolgte die Unterzeichnung der Absichtserklärung durch die zuständigen Minister der Schweiz und Italiens²⁴. Die neue Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) garantiert 10 Güterverkehrstrassen pro Stunde und Richtung auf den alpenquerenden Korridoren, strebt eine Steigerung der Pünktlichkeit im Güterverkehr an und sieht den Bau von noch zu bestimmenden Terminals vor.

²² Erklärung von Locarno. Abrufbar unter www.bav.admin.ch > Allgemeine Themen > Internationale Abstimmung > Erklärung von Locarno

²³ SR 0.742.140.345.43

²⁴ Medienmitteilung zur Vereinbarung. Abrufbar unter www.uvek.admin.ch > Das UVEK > Medienmitteilungen > 06.07.2023

Seither sind die Umsetzungsarbeiten auf beiden Seiten der Grenze fortgeschritten:

- In der Schweiz wurde der Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels vom Parlament beschlossen (siehe Kapitel 4.2.1);
- In Italien wurden die notwendigen Studien der in der Vereinbarung ausgewiesenen Infrastrukturmassnahmen gestartet. Eine Inbetriebnahme ist für den Zeithorizont 2035 vorgesehen.
- Eine Terminalstudie wurde von RFI ausgelöst. Die Studie hat zum Ziel, die Terminalkapazitäten in Norditalien zu prüfen und mit den zur Verfügung stehenden Streckenkapazitäten abzugleichen. Dadurch wird sichergestellt, dass die NEAT-Kapazitäten voll ausgeschöpft werden können.

Nördliche Zulaufstrecken

Der nördliche Zulauf zur NEAT erfolgt im Wesentlichen über zwei Achsen:

- Zulaufstrecken via Deutschland: Hauptzulaufstrecke ist der rechtsrheinische Rhein-Alpen-Korridor, der Belgien, die Niederlande sowie Nordwest-Deutschland via Mannheim–Basel verbindet und in Basel die Schweiz erreicht.
- Zulaufstrecken via Frankreich: Linksrheinisch führt der Nordsee-Mittelmeer-Korridor von Belgien und Nordfrankreich über Strassburg ebenfalls nach Basel. Der Grossteil der Züge verkehrt anschliessend über den Rhein-Alpen-Korridor weiter nach Italien (und umgekehrt).

Zulaufstrecken via Frankreich

Der möglichst rasche vollständige Ausbau der noch nicht für die Aufnahme grossprofiliger Behälter ausgebauten Tunnels auf den französischen Streckenabschnitten des Korridors Nordsee-Mittelmeer ist seit langer Zeit Thema der Gremien der EU-Güterverkehrskorridore sowie der bilateralen Arbeiten mit Frankreich. Das gleiche Vorgehen fordert die Motion 20.3003 KVF-N «Staatsvertrag für eine links-rheinische Neat-Zulaufstrecke»²⁵. Sie wurde von beiden Kammern des Parlaments angenommen (10.3.2020 NR, 3.6.2020 SR) und beauftragt den Bundesrat, einen Staatsvertrag mit Frankreich und Belgien für eine leistungsfähige linksrheinische Achse mit den notwendigen Infrastrukturparametern für den Güterverkehr (2000 Tonnen Zuglast, 740 Meter Zuglänge und 4 Meter Eckhöhe) zu erarbeiten.

Der vollständige Ausbau des 4-Meter-Korridors auf dem Korridor Nordsee-Mittelmeer lässt eine zweite leistungsfähige Zulaufstrecke im Nordzulauf zur NEAT auf den Nord-Süd-Schienen Güterverkehrsachsen durch die Schweiz entstehen. Damit können einerseits der zeitlich stark verzögerte Ausbau der NEAT-Zulaufstrecken in Deutschland flankiert und andererseits die dort in absehbarer Zeit vorhandenen Kapazitätsengpässe entschärft werden. Die Erfahrungen aus der Sperrung der Rheintalbahn bei Rastatt im Jahr 2017 haben gezeigt, dass eine leistungsfähige Alternativroute zu dieser wichtigsten nördlichen Zulaufstrecke zur NEAT erforderlich ist. Mit einem Ausbau der linksrheinischen Achse wird eine Ausweichroute sowohl für regionale als auch für grossräumige Umleitungen (unter Umgehung Deutschlands) zur Verfügung stehen.

Die Absichtserklärung zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs auf der linksrheinischen Achse konnte am 11. Februar 2025 vom Vorsteher des UVEK, Bundesrat Albert Rösti, und französischen Verkehrsminister Philippe Tabarot unterzeichnet werden²⁶. Die Unterzeichnung der Absichtserklärung mit Frankreich hat hier als beschleunigendes Element gewirkt, um Ministerium und Infrastrukturbetreiber Frankreichs ins Boot zu holen. Es sieht vor, auf der linksrheinischen Achse die Errichtung einer Schieneninfrastruktur mit wettbewerbsfähigen Parametern für den internationalen Schienengüterverkehr sowie der Sicherung von ausreichend Kapazitäten umzusetzen.

Bis zum Abschluss der ersten Projektphase im zweiten Halbjahr 2027 ist vorgesehen, die gemeinsamen Interessen zu definieren, die erforderlichen Infrastrukturmassnahmen inkl. der Ausbaustandards

²⁵ Link zum Vorstoss: <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20203003>

²⁶ Link zur Absichtserklärung zum linksrheinischen Güterverkehr: <https://www.news.admin.ch/newsd/message/attachments/91736.pdf>

festzulegen und dafür erforderliche Studien durchzuführen sowie die Modalitäten für die Umsetzung zu definieren. Damit werden die notwendigen Entscheidungsgrundlagen geschaffen.

Für die Ausarbeitung ist eine Arbeitsgruppe vorgesehen, welche per Beschluss des Comité du Pilotage (COPIL) an der Sitzung vom 05. Juni 2025 in Strasbourg eingesetzt wurde. Sie setzt sich zusammen aus Vertretenden der Direction générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM, französisches Verkehrsministerium), des Bundesamts für Verkehr (BAV), der betroffenen Infrastruktur-betreiberinnen (SBB Infrastruktur, SNCF Réseau), des Güterverkehrskorridors Nordsee-Rhein-Mittelmeer, der Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) der Region Grand Est, der «Plateforme Est» und «Plateforme nationale Fret», und der Schweizer Verbände. Fakultativ hinzugezogen werden sollen Vertretende der KV-Operateure und der Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie der Region Grand Est.

Die erste Sitzung hat im September 2025 stattgefunden. Ziel ist, die in der Absichtserklärung genannten Massnahmen zum Ausbau der linksrheinischen Achse Benelux-Frankreich-Basel in der zweiten Jahreshälfte 2027 abzuschliessen (siehe Kapitel 5.3).

Zulaufstrecken via Deutschland

Die Vereinbarung zwischen dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 25. August 2021²⁷ dient als Grundlage für die Zusammenarbeit der Schweiz mit Deutschland bezüglich der gemeinsamen NEAT-Zulaufstrecken. Diese Vereinbarung ist eine Anpassung der ursprünglichen Vereinbarung zwischen dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur NEAT in der Schweiz aus dem Jahr 1996. Auch in der angepassten Vereinbarung bleibt der Ausbau der NEAT-Zulaufstrecken ein wesentlicher Teil. Ziel ist, die Leistungsfähigkeit der Bahninfrastruktur für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz zu sichern.

Die Strecken München–Lindau und Ulm–Friedrichshafen–Lindau wurden bis 2020 bzw. bis 2021 elektrifiziert. Allerdings haben diese beiden Strecken keine signifikanten Auswirkungen auf den Güterverkehr Richtung Schweiz (NEAT). Bei längerfristigen Unterbrüchen könnten diese beiden Strecken jedoch durch die erfolgten Elektrifizierungen als Umleitungsstrecken genutzt werden. Zudem wurde auch der Kapazitätsausbau zwischen Bregenz und St. Margrethen auf österreichischem Staatsgebiet (zweigleisiger Ausbau Lauterach–Hard-Fussach) 2021 abgeschlossen. Auf dem österreichischen Abschnitt (Grenze D/A und A/CH) sind weitere Ausbauten auf Doppelspuren vorgesehen (Lochau–Hörbranz–Bregenz und Hard-Fussach–Lustenau). Einzig der Abschnitt Lustenau–St. Margrethen bleibt einspurig.

Der Ausbau der Haupt-Zulaufstrecke zur NEAT, der Rheintalbahn Karlsruhe–Basel soll bis Anfang der 2040er Jahre abgeschlossen werden. Damit wird diese rund 200 Kilometer lange Strecke durchgehend vierspurig. In den nächsten Jahren ist mit weiteren Inbetriebnahmen von Ausbau- bzw. Neubauabschnitten auf Vierspur zu rechnen, insbesondere im südlichen Teil.

Die Kapazitäten auf schweizerischem und deutschem Gebiet werden generell – angepasst an die Verkehrsnachfrage – aufeinander abgestimmt und erweitert. Dieses gemeinsame Vorgehen zeigt sich auch in den regelmässigen Abstimmungen in den internationalen Gremien (Lenkungsausschuss zwischen der Schweiz und Deutschland). Neben den baulichen werden auch betriebliche Massnahmen umgesetzt, um eine sukzessive Erhöhung der erforderlichen Kapazitäten zu gewährleisten. Mit diesen

²⁷ SR 0.742.140.313.69

Massnahmen kann die heutige Kapazität für den internationalen Schienengüterverkehr zwischen Karlsruhe und Basel von mindestens 175 Zügen um rund 50 Züge auf mindestens 225 Züge pro Tag angehoben werden (jeweils Summe beider Richtungen über 24 Stunden).

Die so initiierten Massnahmen können den Kapazitätsbedarf des alpenquerenden Schienengüterverkehrs auf den Nord-Süd-Achsen mittelfristig decken. Für die Realisierung von für den Verlagerungsprozess bedeutenden Kapazitätsgewinnen und signifikanten Fortschritten bei Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit bleibt jedoch der Vierspurausbau der Rheintalstrecke Basel–Karlsruhe aus Sicht des Bundesrats unverzichtbar.

4.2.4 Schweizer Nord-Süd-Achsen als Teil der europäischen Güterverkehrskorridore

Bedeutung der Güterverkehrskorridore

Die Schweiz setzt sich im Rahmen der Verlagerungspolitik für einen effizienten und modernen internationalen Schienengüterverkehr ein. Unabdingliche Grundlage für den Erfolg des internationalen Schienengüterverkehrs und damit der Verlagerungspolitik der Schweiz ist die Verfügbarkeit einer leistungsfähigen Infrastruktur entlang der internationalen Hauptverkehrsachsen. Die Schweiz engagiert sich daher seit vielen Jahren in den europäischen Schienengüterverkehrskorridoren, um die Bedeutung der Koordination und Kooperation mit den Ländern vor den Toren der NEAT auf internationaler Ebene hervorzuheben, mit dem Ziel, durch eine verbesserte Koordination und Harmonisierung zusätzliches Verlagerungspotenzial zu schaffen.

Mit der Verordnung EU Nr. 913/2010²⁸ zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr haben die Güterverkehrskorridore auf europäischer Ebene einen eigenen rechtlichen Status. Die Verordnung sieht für jeden Korridor eine eigene Korridor-Organisation mit einer spezifischen Governance-Struktur vor. Die Ministerien organisieren sich in einem Exekutivrat, welcher die allgemeinen Ziele des Güterverkehrskorridors festlegt und die Arbeiten des Verwaltungsrats überwacht. Die am jeweiligen Korridor beteiligten ISB und Trassenvergabestellen haben sich in einem Verwaltungsrat zusammengeschlossen, der als zentraler Ansprechpartner des Exekutivrats dient. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Terminal-Betreiberinnen organisieren sich in einer beratenden Gruppe (Railway bzw. Terminal Advisory Group), welche zu den Vorschlägen des Verwaltungsrats Stellung nimmt sowie eigene Stellungnahmen abgeben kann.

Obwohl nicht Mitgliedsstaat der EU spielt die Schweiz in den EU-Schienengüterverkehrskorridoren seit jeher eine wichtige Rolle. Das langjährige Engagement seitens BAV in den Exekutivräten wird allseits geschätzt und hat dazu geführt, dass die Schweiz europaweit als verlässliche Partnerin für einen effizienten und modernen Schienengüterverkehr wahrgenommen wird.

Die revidierte TEN-T-Verordnung 2024/1679²⁹ legt fest, die bisherigen Schienengüterverkehrskorridore (Rail Freight Corridor, RFC) Nordsee-Mittelmeer und Rhein-Alpen zu einem neuen Korridor Nordsee-Rhein-Mittelmeer (NSRM) zusammen zu legen. Entsprechend entschieden die Exekutiv- und Verwaltungsräte der beiden, bisher für die Schweiz relevanten Güterverkehrskorridore Nordsee-Mittelmeer (Rotterdam–Antwerpen–Luxemburg–Metz–Basel/Dijon–Genf/Lyon–Marseille) und Rhein-Alpen (Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam–Köln–Mannheim–Basel–Simplon/Luino/Chiasso–Mailand/Novara/Genua) für ihre Organisation diese Zusammenlegung ebenfalls zu vollziehen.

Um die internationale Zusammenarbeit auf den Schienengüterverkehrskorridoren auch in Zukunft fortzusetzen, unterzeichneten die Mitglieder anlässlich des informellen Treffens der EU-Verkehrsminister am 5. Dezember 2024 in Brüssel eine gemeinsame Vereinbarung. Mit dieser Vereinbarung verpflichten sich die Minister der vom neuen Korridor betroffenen Länder, die bisherige Zusammenarbeit in einem

²⁸ Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (Text von Bedeutung für den EWR), ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22.

²⁹ Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Trans-europäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (Text von Bedeutung für den EWR)

gemeinsamen Exekutivrat des Schienengüterverkehrskorridors Nordsee-Rhein-Mittelmeer fortzusetzen, um die Rahmenbedingungen für einen leistungsfähigen und zuverlässigen Schienengüterverkehr zu schaffen. Sie ersetzt eine bis anhin geltende Vereinbarung von 2014, mit der die Güterverkehrskorridore Nordsee-Mittelmeer und Rhein-Alpen eingeführt wurde und begründet die Zusammenarbeit der Ministerien des neuen Korridors Nordsee-Rhein-Mittelmeer.

Seit 1.1.2025 existiert nun der Exekutivrat Nordsee-Rhein-Mittelmeer, in welchem die bisher zwei Exekutivräte aufgegangen sind. Die Verwaltungsräte der beiden Korridore vollzogen im Jahr 2025 ebenfalls die Zusammenlegung zu einem einzigen Verwaltungsrat des neuen Güterverkehrskorridors Nordsee-Rhein-Mittelmeer.

Co-Vorsitz der Schweiz im Exekutivrat des Güterverkehrskorridors Nordsee-Rhein-Mittelmeer

Mit der Umsetzung des neu zusammengelegten Exekutivrats wurde auch der Vorsitz neu bestimmt. Das BAV hat die Möglichkeit geprüft, sich gemeinsam mit einem EU-Mitgliedsstaat auf einen Co-Vorsitz des Schienengüterverkehrskorridors Nordsee-Rhein-Mittelmeer zu bewerben und zusammen mit Belgien eine entsprechende Bewerbung eingereicht.

An der gemeinsamen Sitzung des Exekutivrats am 21.11.2024 unterstützten die Teilnehmenden die gemeinsame Kandidatur der Schweiz und des belgischen Verkehrsministeriums als Co-Vorsitz. Somit hat das BAV gemeinsam mit dem belgischen Verkehrsministerium seit 2025 den Vorsitz des Exekutivrats des Korridors Nordsee-Rhein-Mittelmeer.

Die Beteiligung der Schweiz (BAV) am Vorsitz des Exekutivrats des Korridors NSRM eröffnet die Möglichkeit, die Schweiz bei den internationalen Themen noch mehr einzubringen und bestimmte Themen im Sinne einer erfolgreichen Verlagerungspolitik weiter zu forcieren.

Aktuelle Schwerpunktarbeiten: Verbesserung der Qualität im Schienengüterverkehr auf den Nord-Süd-Achsen - Quality Core Group

Der Exekutivrat des Güterverkehrskorridors Rhein-Alpen hat 2023 zusammen mit den auf dem Korridor aktiven Verkehrsministerien, Infrastrukturbetreiberinnen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, KV-Operateure und Terminalbetreibern die so genannte «Quality Core Group» als Arbeitsgruppe zur Verbesserung der Qualität gegründet.

Die Arbeiten der Gruppe haben zum Ziel, dass die verschiedenen Akteure auf dem Korridor Massnahmen in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich identifizieren, mit denen sie die Zuverlässigkeit des Schienengüterverkehrs Korridor verbessern können.

Die Arbeiten fokussierten bisher auf Vereinfachungen sowie Anreize zur Qualitätsverbesserung im Rahmen des Trassenbestellprozesses, die Optimierung der Umleitungsplanung bei geplanten Unterbrüchen durch die Erarbeitung vordefinierter Umleitungskonzepte je betroffenem Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie Verbesserungen bei der Datenerfassung zu Verspätungen und Verspätungsgründen.

Mit der Fusion der Korridore Rhein-Alpen und Nordsee-Mittelmeer zum neuen Güterverkehrskorridor Nordsee-Rhein-Mittelmeer hat der Exekutivrat beschlossen, die Verbesserung der Qualität auf dem Korridor als strategisches Ziel beizubehalten. Die bestehenden Initiativen im Rahmen der Schienengüterverkehrskorridore Nordsee-Mittelmeer und Rhein-Alpen sollen in einer Task Force Qualität zusammengeführt und die Arbeiten darin weiter fortgesetzt werden. Die neue gemeinsame Task Force Qualität wird sich im vierten Quartal 2025 konstituieren.

4.2.5 Effekte von Baustellen und Kapazitätseinschränkungen auf die Qualität des alpenquerenden Schienengüterverkehrs

Verkehrliche Effekte der Kapazitätseinschränkungen im Sommer 2024 auf den alpenquerenden Schienengüterverkehr

Die anhaltende Bautätigkeit auf der Nord-Süd-Achse prägte massgeblich die Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs durch die Schweizer Alpen in der gesamten Berichtsperiode. Insbesondere im Jahr 2024 häuften sich die Sperrungen und Umleitungen dramatisch (Betrachtungszeitraum Kalenderwochen 33-35/2024). Diese Bautätigkeiten und Sperrungen haben massive Auswirkungen auf den internationalen Schienengüterverkehr.

Die nachstehende Grafik verdeutlicht die äusserst schwierigen Produktionsbedingungen, mit denen die Akteure im vergangenen Jahr im Nord-Süd-Schienengüterverkehr konfrontiert waren:

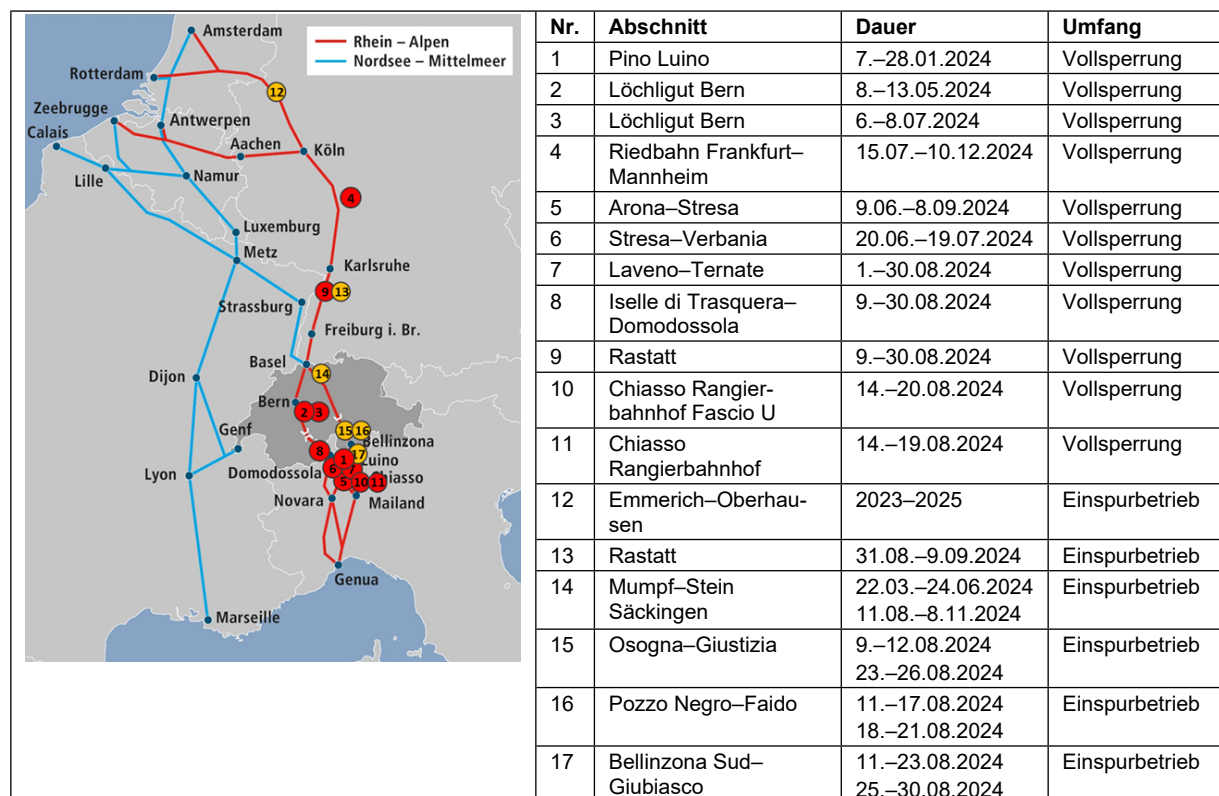


Abbildung 25: Voll- (rot) oder Teilsperren (gelb) auf dem Rhein-Alpen-Korridor 2024.

Dabei sind besonders folgende Sperrungen hervorzuheben:

- **Vollsperrung Rheintalstrecke Zulaufstrecke Nord bei Rastatt 2024:** Im Sommer 2024 war die Rheintalbahn Karlsruhe-Basel für drei Wochen komplett gesperrt. Während dieser Zeit mussten sämtliche Züge, die normalerweise über die Rheintalstrecke geführt werden, die Schweiz und die NEAT über andere Strecken erreichen. Leistungsfähige Alternativstrecken, die Umleitungen ohne massive Umwege und Zeit- und Qualitätsverluste zulassen würden, standen nicht zur Verfügung.

Die Strecke Wörth–Lauterbourg–Strassburg–Offenburg fungierte als Hauptumleitungsstrecke, da diese unter anderem auch den Verkehr mit grossprofiligen Sattelaufliegern im kombinierten Verkehr erlaubte. Aufgrund der fehlenden Elektrifizierung im Abschnitt Wörth–Strasbourg mussten die Züge über eine Distanz von rund 100 Kilometern von Dieselloks geschleppt werden.

Eine weitere wichtige Achse war die Gäubahn Stuttgart–Singen–Schaffhausen–Zürich, welche jedoch keinen Transport von grossprofiligen Sattelaufliegern erlaubt.

- Im gleichen Zeitraum war mit dem *Abschnitt Iselle–Domodossola* die Simplon-Achse komplett gesperrt. Somit waren die Zielorte Novara und im Raum Mailand via Simplon nicht erreichbar, weshalb sämtliche Züge via Gotthard-Achse umgeleitet werden mussten.

Insgesamt wurden im Betrachtungszeitraum (KW 33-35/2024) gemäss Angaben der Eisenbahnverkehrsunternehmen 415 Züge per Dieselshuttle via Wörth–Lauterbourg transportiert. Die restlichen rund 1'000 Züge verkehrten entsprechend über die linksrheinische Achse oder via Singen–Schaffhausen. Daneben konnten nur alpenquerende Züge im Binnenverkehr und im Export-/Importverkehr mit Italien planmässig verkehren.

Die nachfolgende Abbildung 26 veranschaulicht die gegenüber dem normalen Jahresgang und auch dem Vorjahr deutlich niedrigeren Zugszahlen in den KW 33-35 des Jahres 2024:

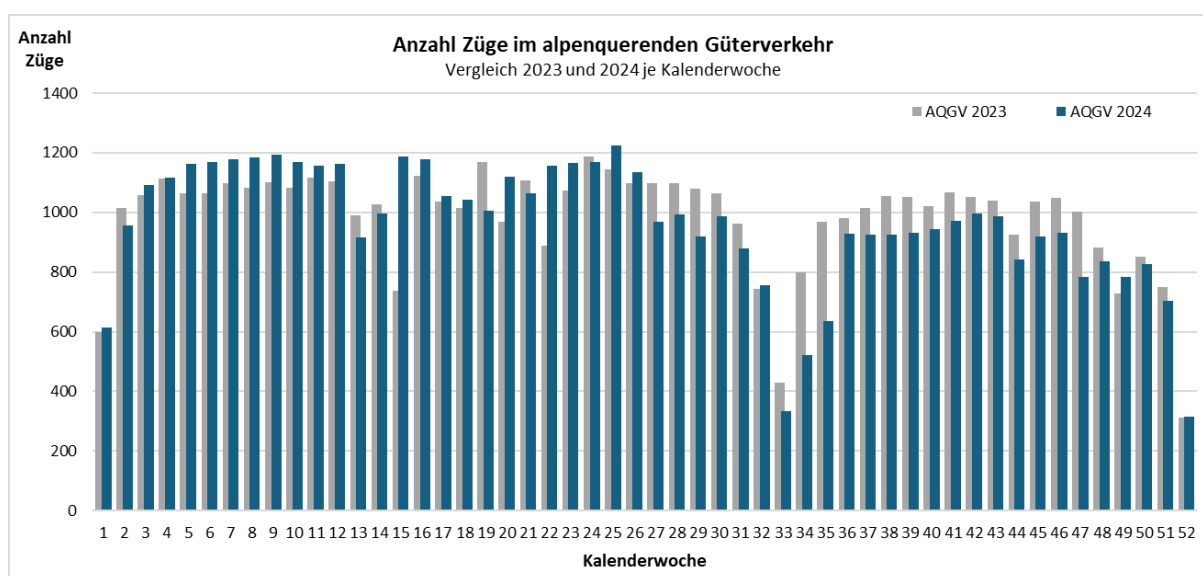


Abbildung 26: Anzahl Züge im alpenquerenden Güterverkehr: Vergleich 2023 und 2024 je Kalenderwoche.

Verkehrten in den Kalenderwochen (KW) 33-35 im Jahr 2023 noch rund 2 010 alpenquerende Güterzüge, waren es im gleichen Zeitraum 2024 nur noch rund 1 400 Züge. Dies entspricht einem Rückgang von -29,6 %. Analog entwickelte sich das Aufkommen: wurden in den KW 33-35 des Jahre 2023 noch rund 963 000 Netto-Netto-Tonnen im alpenquerenden Schienengüterverkehr durch die Schweiz transportiert, waren es im gleichen Zeitraum 2024 noch rund 642 000 Tonnen. Dies entspricht einem Rückgang um rund -33,4 %. Damit nahm das Schienenverkehrsaufkommen während der Sperre viel signifikanter ab als im Mittel des Jahres 2024.

Indikativ ist davon auszugehen, dass der Bahnanteil im alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz ohne diese Mengenverluste infolge der genannten Beeinträchtigungen rund 0,8 Prozentpunkte höher gewesen wäre (71,1 statt 70,3 %).

Der Rückgang des Schienengüterverkehrs war allerdings nicht direkt mit einer Zunahme der Fahrtenzahl alpenquerender Fahrten schwerer Güterfahrzeuge verbunden. So lag die Fahrtenzahl je Kalenderwoche über das gesamte Jahr 2024 im Mittel rund 3,8 % höher als im Vorjahr. Während des Betrachtungszeitraumes (KW 33-35) nahm die Fahrtenzahl allerdings im Mittel sogar weniger zu als in den übrigen Wochen des Jahres (+1.9 %). Dies verdeutlicht die nachfolgende Abbildung 27:

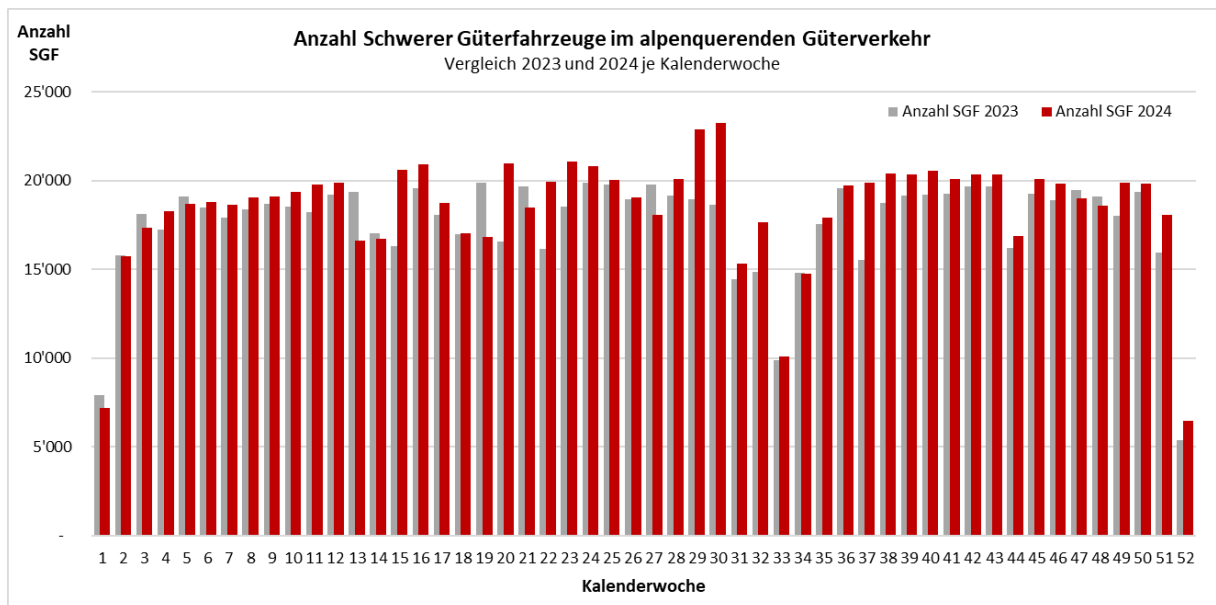


Abbildung 27: Anzahl Schwerer Güterfahrzeuge im alpenquerenden Verkehr je Kalenderwoche

Qualität und Qualitätsmonitoring für den alpenquerenden KV

Parallel zu den Baumaßnahmen ist ein Rückgang bei Qualität und Pünktlichkeit des Bahngüterverkehrs festzustellen. Dies zeigt auch das laufende integrierte Qualitätsmonitoring des BAV für den kombinierten Verkehr, mit dem die KV-Operateure zu Verspätungen und Servicequalität auf jeder Relation befragt werden.

Die nachfolgende Abbildung 28 zeigt die Entwicklung der Pünktlichkeit seit dem zweiten Semester 2023.

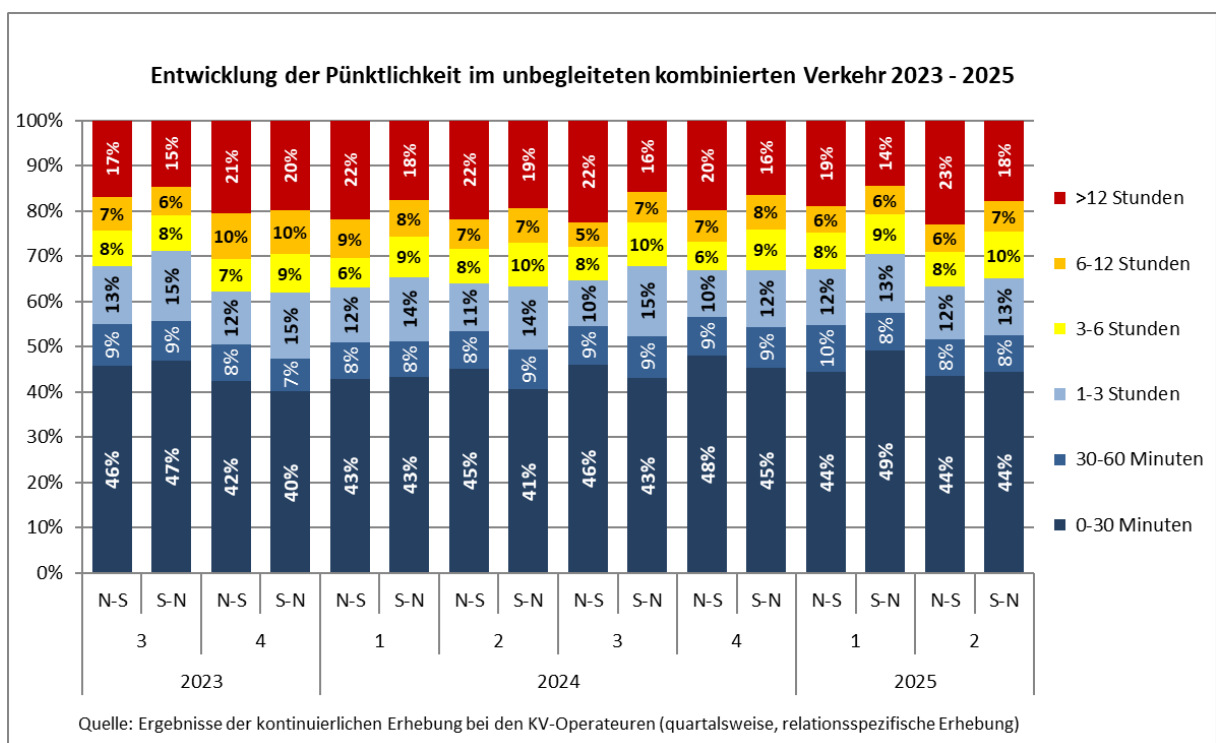


Abbildung 28: Entwicklung der Pünktlichkeit im alpenquerenden kombinierten Schienengüterverkehr 2023–2025

Die Qualität im alpenquerenden kombinierten Verkehr ist seit 2020 deutlich rückläufig und weist auch im 1. Halbjahr 2025 sehr tiefe Werte aus. Im Mittel erreichten im 1. Semester 2025 nur 45,4 % aller

Züge des alpenquerenden unbegleiteten kombinierten Verkehrs ihr Ziel pünktlich (Verspätungen zwischen 0 und 30 Minuten). Hingegen waren im 1. Semester 2025 weiterhin über ein Drittel der Züge über drei Stunden verspätet (33.5 %), etwa jeder sechste Zug erreicht sein Ziel nur mit über 12 Stunden (18.6 %) Verspätung. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies keine Veränderungen der ohnehin tiefen Verspätungsbilanz.

Die effektive Qualität dürfte noch tiefer liegen, da gemäss Aussagen einzelner Operateure im alpenquerenden Schienengüterverkehr im Jahr 2024 rund 23 % aller Züge qualitätsbedingt ganz ausfielen (u.a., weil Rollmaterial oder Personal bei verspäteter Ankunft nicht mehr für den Rücklauf verfügbar sind) und nicht mit in die Statistik einfliessen. Dieser Wert liegt rund 5 Prozentpunkte höher als noch 2022 und 2023. Für die ersten Monate 2025 hat sich der Anteil der Zugsausfälle gemäss den Angaben einzelner Akteure nochmals erhöht.

Verspätungsursachen

Der anhaltende Trend zu immer mehr Verspätungen und schlechterer Qualität ist gemäss Aussagen einer Mehrzahl der Branchenakteure auf die immer schlechtere Verfügbarkeit der Bahninfrastruktur zurückzuführen. Branchenakteure reklamieren dies insbesondere für Deutschland und das Netz von DB InfraGO. Genannt werden massive Probleme aufgrund verspäteter oder fehlerhafter Informationen zu geplanten Baumassnahmen, grundsätzlich ungenügende Ersatzfahrpläne und die nicht fristgerechte Zustellung von Dokumenten zu den Baustellenfahrplänen. Auch ist ein immer schlechterer Infrastrukturzustand dokumentiert, so dass überalterte und gestörte Anlagen zu Unterbrechungen führen. Hinzu kommen grössere Probleme bei der Sicherstellung des normalen Infrastrukturbetriebs wie Besetzungsprobleme durch fehlendes Personal auf Stellwerken.

Diese Summe an Problemen stellt die Eisenbahnverkehrsunternehmen operativ vor erhebliche Herausforderungen und im Ergebnis vor finanzielle Mehrbelastungen. Züge müssen warten oder werden zeitaufwendig umgeleitet. Teilweise kumulieren sich die Verspätungen für die Waren einzelner Kunden auf mehrere Tage.

4.2.6 Relevanz für den Verlagerungsprozess

Die Modernisierung der Schieneninfrastruktur für den alpenquerenden Güterverkehr und die mit ihr verbundenen Kapazitäts- und Produktivitätseffekte sind zentrale Voraussetzung für die nachhaltige Wirkung der Schweizer Verlagerungspolitik. Eine hochwertige, leistungsfähige und permanent verfügbare Schieneninfrastruktur ist die Grundlage für die notwendigen Anreize zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Dies gilt für den gesamten Laufweg der alpenquerenden Schienengüterverkehre vom Abgangs- bis zum Zielort.

Mit der Inbetriebnahme der NEAT-Bauwerke und der 4-Meter-Korridore auf der Lötschberg- und Gotthard-Achse stehen auf Schweizer Seite seit Ende 2020 die zentralen Infrastrukturen zur Modernisierung der alpenquerenden Bahninfrastruktur für die schweizerische Verlagerungspolitik zur Verfügung. Somit finden die Akteure eine Infrastruktur vor, die einen Regelbetrieb mit 740 Meter langen Güterzügen und den Transport von Sattelaufliegern mit 4 Metern Eckhöhe erlauben.

Die Grundlagen für deutliche Produktivitätsverbesserungen im alpenquerenden Schienengüterverkehr durch die Schweiz sind damit grundsätzlich vorhanden. Die Inwertsetzung der Schweizer Infrastruktur auf den Nord-Süd-Achsen ist aber durch mangelnde Kapazitäten und ungenügende Qualität beeinträchtigt.

Der Ausbau und die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur sowohl auf den Schweizer Streckenabschnitten als auch auf den Zulaufstrecken zur NEAT sind Grundvoraussetzung eines modernen und effizienten Schienengüterverkehrs. Die Umsetzung dieser Massnahmen muss aber sowohl die Bedürfnisse des Betriebs nach ausreichend Fahrmöglichkeiten als auch die Anforderungen des Bauens nach einer effizienten Abwicklung der Arbeiten in Einklang bringen. Die Entwicklungen der letzten Jahre zei-

gen, dass ein wirklicher Fortschritt in der Bereitstellung von zusätzlichen Kapazitäten oder einer verbesserten Infrastrukturverfügbarkeit noch nicht gegeben ist. Vielmehr gehen die Vielzahl von Baumassnahmen zulasten des Betriebs und schlussendlich des Aufkommens im alpenquerenden Bahngüterverkehr.

Die Analysen des BAV in diesem Kapitel haben gezeigt, dass die Baumassnahmen auf der Nord-Süd-Achse insbesondere im Jahr 2024 zu deutlichen Aufkommensverlusten im alpenquerenden Schienengüterverkehr durch die Schweiz führten. Sperrungen in der gezeigten Intensität sind mit einem negativen Nachfrageeffekt verbunden: In den Wochen nach der Vollsperrung der Rheintalstrecke verharren die Zugszahlen dauerhaft unter dem Niveau des Vorjahres.

Diese Entwicklung zeigt klar, dass bei baustellenbedingten Vollsperrungen auf wichtigen Zulaufstrecken aktuell keine Möglichkeit besteht, das geforderte Transportvolumen über Umleitungsstrecken abzuwickeln. Auf den bereitgestellten Umleitungsstrecken sind nicht ausreichend Kapazitäten verfügbar, um das für diesen Zeitraum übliche Aufkommen zu transportieren. Derartige Effekte von Bautätigkeiten sind aus der Sicht des Bundesrates nicht hinnehmbar.

Hinzu kommt, dass das Pünktlichkeitsniveau allgemein abnimmt. Dies führt operativ zu Mehraufwänden bei den verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Operateuren des kombinierten Verkehrs. Dieser Trend hat sich in der zurückliegenden Berichtsperiode deutlich akzentuiert. Die schlechte Qualität im alpenquerenden Güterverkehr wird so zum Haupttreiber für die ausbleibende Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene. Verspätete Züge sorgen dafür, dass die Kunden der Operateure im alpenquerenden Güterverkehr ihre Fristen gegenüber den Kunden nicht einhalten können. Nicht zuletzt wirkt sie sich auf die Kosten der Operateure selbst aus, da mehr Ressourcen für die gleiche Leistung vorgehalten und in Anspruch genommen werden müssen. Folglich müssen die Akteure höhere Preise verlangen, was wiederum die Konkurrenzfähigkeit des alpenquerenden Schienengüterverkehrs allgemein verringert.

Im Kapitel 5.2 zeigt der Bundesrat auf, wie derartige Entwicklungen zukünftig vermieden werden sollten.

4.3 Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

4.3.1 Stand der Umsetzung

Seit dem 1. Januar 2001 wird in der Schweiz die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erhoben. Die LSVA ersetzte die pauschale Schwerverkehrsabgabe, die seit 1985 bestanden hatte. Sie stützt sich auf das Schwerverkehrsabgabengesetz vom 19. Dezember 1997³⁰ (SVAG), das im September 1998 in einer Volksabstimmung mit deutlicher Mehrheit angenommen wurde. Mit der LSVA soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Infrastrukturkosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken, soweit er für diese nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben aufkommt. Mit der LSVA wird ausserdem ein Beitrag dazu geleistet, dass die Rahmenbedingungen der Schiene im Transportmarkt verbessert werden, und die Güter vermehrt mit der Bahn befördert werden. Die LSVA gilt für Fahrten von schweren Güterfahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Sie ist ein wichtiges Element der schweizerischen Verkehrspolitik. Der Bund verwendet seinen Anteil an den Einnahmen primär für die Finanzierung der Bahninfrastruktur. Die Kantone erhalten ein Drittel der Einnahmen und finanzieren damit Verkehrsprojekte.

Das Verkehrsregime mit LSVA und erhöhter Gewichtslimite ist die Grundlage der koordinierten Verkehrspolitik zum Schutz der Alpenregion. Diese Politik ist Gegenstand des am 1. Juni 2002 in Kraft getretenen Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU und auf diesem Weg von der EU akzeptiert.

³⁰ SR 641.81

Gemäss diesem Abkommen werden aktuell die Emissionskategorien EURO 0 bis VI in drei verschiedene Abgabekategorien eingeteilt. Der gewichtete Durchschnitt der Gebühren für ein 40-Tonnen-Fahrzeug über eine Distanz von 300 Kilometern darf gemäss Landverkehrsabkommen inflationsbereinigt höchstens 325 Franken betragen. Diese Gewichtung wird durch die Anzahl der Fahrzeuge pro EURO-Kategorie bestimmt.

Der Verlagerungsbericht 2023 ging im Kapitel 4.3.1 ausführlich auf die Entwicklung der LSVA von 2001–2023 ein³¹. Die anhaltende Flottenerneuerung im alpenquerenden Strassengüterverkehr war in den letzten vier Jahren weiterhin spürbar und zeigte sich deutlich in der Abnahme des gewichteten Durchschnitts der LSVA für die Referenzstrecke über die drei LSVA-Kategorien. Dieser negative Trend konnte durch die Abklassierung von EURO-IV- und EURO-V-Fahrzeugen am 1. Juli 2021 geringfügig gebremst werden, 2022 wurde jedoch bereits wieder der Wert von 2020 erreicht und 2024 wurde mit 280 CHF der zwischenzeitlich tiefste Wert erreicht. Die Abklassierung von EURO VI-Fahrzeugen von der günstigsten in die mittlere Abgabekategorie ist damit der nächste Schritt, um die Verlagerungswirkung der LSVA wieder zu stärken. Durch diese Massnahme würde der gewichtete Durchschnitt der Abgaben wieder steigen (siehe Kap. 5.8.1). Im Folgenden sind die Werte für die Jahre 2017–2024 dargestellt:

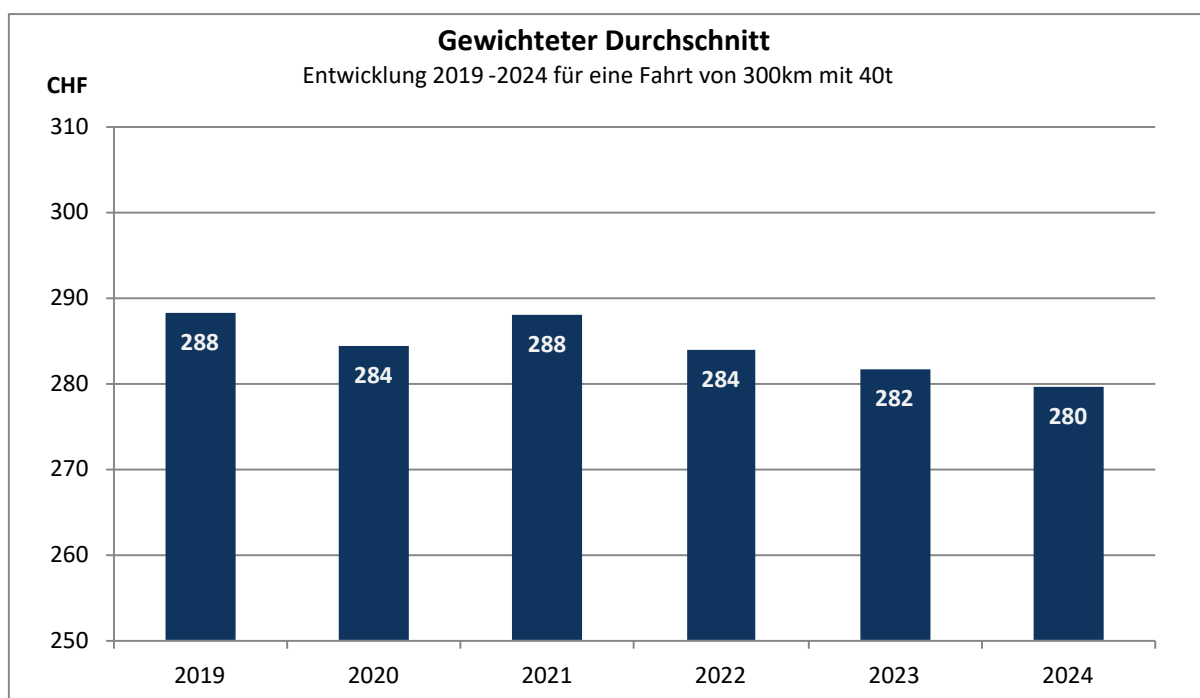


Abbildung 29: Entwicklung des gewichteten Durchschnitts der LSVA 2017–2024

Der Bundesrat beschloss 2023, das im Landverkehrsabkommen Schweiz-EU (LVA) unter Artikel 42 Absatz 1 definierte Verfahren zur Anpassung der in Artikel 40 Absatz 4 LVA festgelegten Höchstbeträge der LSVA einzuleiten und die in der SVAV definierten LSVA-Tarife an die Teuerung anzupassen³². Er hat am 29. November 2023 eine Teuerungsanpassung von 5% der LSVA-Tarife auf Basis der während des gemäss Artikel 42 Absatz 2 erforderlichen Zeitraums verzeichneten Inflation beantragt. Die Anpassung der LSVA-Tarife trat mit der Änderung der Verordnung vom 20. September 2024 über die Schwerverkehrsabgabe³³ erst am 1. Januar 2025 in Kraft.

³¹ Bericht über die Verkehrsverlagerung vom November 2021. Abrufbar unter www.bav.admin.ch > Publikationen > Berichte und Studien > Verlagerungsbericht

³² RS 641.811

³³ AS 2024 522

Dementsprechend wurde vom Gemischten Landverkehrsausschuss eine 5%-Erhöhung der Tarife gutgeheissen. Gemäss gegenseitigen Verständnis beeinflusst diese Erhöhung, wie auch die letzte Erhöhung 2012, die in Artikel 40 LVA definierten Höchstsätze von 380 und 325 CHF. Nach der Anpassung der LSVA-Tarife an die Teuerung um 0.97% im Jahr 2012 und um 5 % im Jahr 2025 stieg der Höchstbetrag des gewichteten Durchschnitts der Abgaben von 325 Franken auf 328.15 Franken im Jahr 2012 und von 328.15 Franken auf 344.55 Franken im Jahr 2025. Ebenso stieg die maximale Abgabe für die Abgabekategorie mit dem höchsten Verschmutzungsgrad von 380 Franken auf 383.70 Franken im Jahr 2012 und von 383.70 Franken auf 402.85 Franken im Jahr 2025.

Die nachfolgende **Tabelle 9** stellt die Entwicklung der Höchstbeträge seit 2001 dar.

Höchstbeträge	seit 2001	seit 2012	seit 2025
des gewichteten Durchschnitts der Abgabe	325.-	328.15	344.55
der Abgabe für die Kategorie mit dem höchsten Verschmutzungsgrad	380.-	383.70	402.85

Tabelle 9: Entwicklung der LSVA-Höchstbeträge

Der Bundesrat verzichtet darauf, die LSVA-Tarife (mit einer Änderung der SVAV) für die Berichtsperiode des Verlagerungsberichts anzupassen. Um die Verlagerung zu fördern, hat der Bundesrat in seiner Botschaft zur Weiterentwicklung der LSVA vorgeschlagen, sich auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge und die damit verbundenen Massnahmen zu konzentrieren. Eine Anpassung der Tarife der LSVA an die Teuerung könnte für die Berichtsperiode des nächsten Verlagerungsberichts erfolgen.

Per 1. Januar 2025 gelten damit die folgenden LSVA-Sätze.

Tarifklasse	EURO-Norm	LSVA einer Fahrt eines SGF von 40 Tonnen über 300 km	Rappen pro Tonne und Kilometer
1	EURO 0, I, II, III, IV, V	391.20 CHF	3.26
2	-	-	2.82
3	EURO VI	286.80 CHF	2.39

Tabelle 10: Seit dem 1. Januar 2025 gültige LSVA-Sätze

4.3.2 Relevanz für den Verlagerungsprozess

Aus verkehrspolitischer Sicht hat die LSVA auch weiterhin eine hohe Relevanz für den Verlagerungsprozess. Sie leistet aufgrund ihrer Anreizwirkung einen wichtigen Beitrag zur Reduktion der Zahl der alpenquerenden Fahrten, verbunden mit einer erhöhten Auslastung und der Vermeidung von Leerfahrten. Die LSVA leistet auch einen direkten Beitrag zur Erhöhung der Anzahl der Zugfahrten durch die Alpen. Für Fahrten im unbegleiteten kombinierten Verkehr besteht Anspruch auf eine pauschale Rückerstattung der LSVA (SVAG Art. 4 Abs. 3). Die jährliche Rückerstattungssumme beträgt rund 25 Millionen Franken.

Im Verlagerungsbericht 2023 wurde auch darauf eingegangen, wie die ansteigende Anzahl der Fahrzeuge der EURO-VI-Kategorie die Verlagerungswirkung der LSVA zunehmend beeinträchtigt. Diesem Trend konnte mit der Anpassung der LSVA-Tarife an die Teuerung ab dem 1. Januar 2025 nur bedingt entgegengewirkt werden.

Heute bezahlen knapp 90 Prozent aller auf Schweizer Strassen fahrenden Schwerverkehrsfahrzeuge denselben Abgabesatz, womit die Verlagerungswirkung auf die Schiene nicht gewährleistet werden kann. Daher müssen die heute von der LSVA befreiten batterie- und wasserstoffelektrischen Fahrzeuge in das System eingegliedert werden. Um die Wirkung der LSVA als zentrale Treiberin der Schweizer Verkehrspolitik wiederherzustellen, bedarf es daher einer Neuausrichtung des Tarifsystems.

Der Bundesrat hat deswegen im November 2021 dem UVEK den Auftrag erteilt, eine Vernehmlassungsvorlage zur Revision des SVAG zu erarbeiten. Eben diese Vorlage wurde im Frühjahr 2024 in eine Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der LSVA gegeben. Am 28. Mai 2025 hat der Bundesrat beschlossen, die Botschaft zur Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (Weiterentwicklung der LSVA) zu verabschieden und an das Parlament zu überweisen. In der Wintersession 2025 sollte sie vom Nationalrat behandelt werden.

Die Botschaft umfasst die Unterstellung der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge unter die LSVA-Pflicht per 1.1.2029 und weitere verbundenen Massnahmen, um die Verlagerungswirkung zu stärken. Der Inhalt der Botschaft stellt der Bericht im Kapitel 5.8.1 vor.

4.4 Bahnreform: Öffnung für Dritte und Marktzugang

4.4.1 Stand der Umsetzung

Der Prozess der Bahnreform begann 1996 mit einer Revision des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957³⁴ (EBG). Die Bahnreform 1 ermöglichte ab dem 1. Januar 1999 mit dem Recht auf Zugang zum Schienennetz die Markttöffnung im Schienengüterverkehr. Auf internationaler Ebene ist die Markttöffnung Gegenstand des Landverkehrsabkommens Schweiz-EU. Mit Inkrafttreten des Bundesgesetzes vom 28. September 2018³⁵ über die Organisation der Bahninfrastruktur am 1. Juli 2020 ist die Trassenvergabestelle nun als unabhängige Anstalt des Bundes organisiert und mit zusätzlichen Kompetenzen ausgestattet. Grundlegende Pfeiler sind somit unverändert die transparente, nichtdiskriminierende und nach Sparten getrennte Finanzierung von Bahninfrastruktur und Verkehrsangeboten sowie der Netzzugang.

4.4.2 Relevanz für den Verlagerungsprozess

Der Nord-Süd-Verkehr entlang der Achse Niederlande–/Belgien–Italien via die Schweiz ist seit mehreren Jahren ein bedeutender Teil des internationalen Schienengüterverkehrs. Dies ist unter anderem auch eine Folge der Markttöffnung. Im Zuge der Liberalisierung ist die Nord-Süd-Achse auch als Achse mit sehr intensivem Wettbewerb zwischen den verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), aber auch auf anderen Ebenen der Wertschöpfungskette bekannt. Die verschiedenen Wirkungen der Markttöffnung und des intramodalen Wettbewerbs wurden in vergangenen Verlagerungsberichten ausführlich beschrieben. Sie haben weiterhin ihre Gültigkeit.

4.4.3 Trassenpreise im alpenquerenden Güterverkehr

Der Trassenpreis ist das Entgelt, das die EVU den Infrastrukturbetreibern (ISB) für die Benützung des Schienennetzes zu entrichten haben. Er ist damit ein bedeutendes Element für die Preisbildung im Schienengüterverkehr und hat so einen direkten Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Strassenverkehr. Das Trassenpreissystem wurde mit der Bahnreform 1999 eingeführt und seither mehreren Revisionen unterzogen. Differenzierte Preise sorgen für Kostentransparenz und Anreize, die vorhandene Bahninfrastruktur effizient und schonend zu nutzen. Grundsatz ist, dass der Trassenpreis mindestens die Grenzkosten decken muss, die auf einer zeitgemäss ausgebauten Strecke normalerweise anfallen (Art. 9c EBG).

Mit der Einführung des Trassenpreissystems 2021 (TPS 2021) wurden weitere Massnahmen ergriffen, um die Trassenpreise attraktiv zu gestalten und Anreize für eine effiziente Produktion zu setzen. Zum einen wurde der Basispreis Trasse von Fr. 3.50 auf Fr. 2.50 pro Trassenkilometer für die Streckenkategorien A und von Fr. 1.50 auf Fr. 1.15 pro Trassen-Kilometer für die Streckenkategorien B reduziert. Zum anderen wurde der Rabatt für lange Züge (ab 500 Meter) eingeführt.

Die im Rahmen des TPS 2021 ergriffenen Massnahmen, wie die Senkung des Basispreises Trasse um 23 bis 28 Prozent je nach Streckenkategorie und die Einführung des Rabatts für lange Züge, haben zu

³⁴ SR 742.101

³⁵ AS 2020 1889

einer Kostenentlastung und einen Beitrag zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des alpenquerenden Schienengüterverkehrs geleistet.

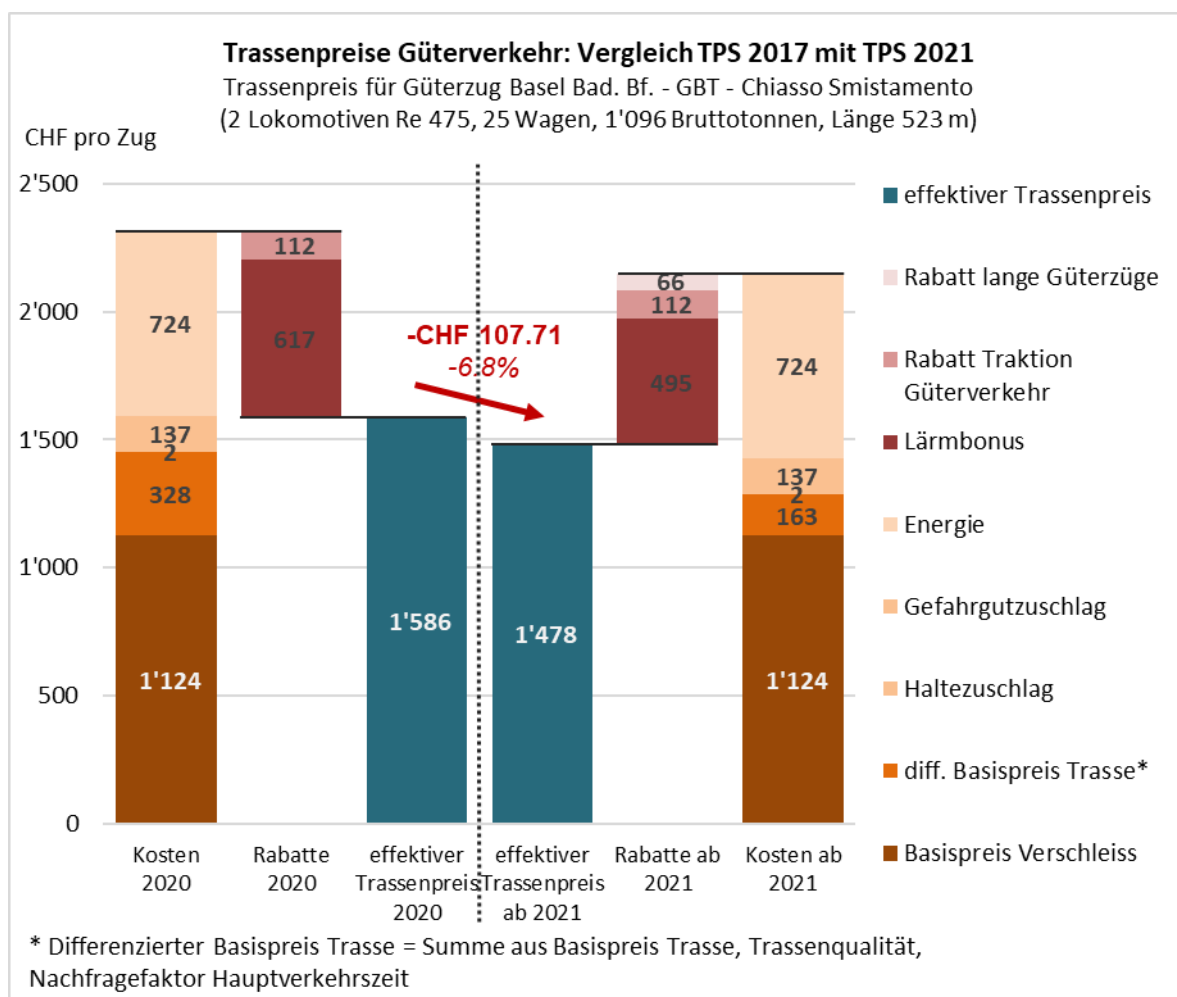


Abbildung 30: Vergleich der Trassenpreise für einen Beispielgüterzug in den Trassenpreissystemen 2017 und 2021

Im Rahmen der laufenden Überprüfung der Trassenpreise und Netzzugangskonditionen hat das BAV im Februar 2023 beschlossen, keine wesentlichen Änderungen am Trassenpreissystem für die nächste Leistungsvereinbarungsperiode mit den ISB (2025–2028) vorzunehmen. Die bisherige Struktur des Trassenpreises für den Güterverkehr wird bis Ende 2028 beibehalten. Diese Massnahmen zielen darauf ab, durch die Stabilisierung der Trassenpreise eine gewisse Planungssicherheit für die Akteure im alpenquerenden Schienengüterverkehr herzustellen.

Im Rahmen der Wirksamkeitsüberprüfungen der Bundesverwaltung erteilte das BAV Anfang 2022 einen Auftrag zur Evaluation des Trassenpreissystems. Die Ergebnisse der Evaluation umfassen Empfehlungen für einen Verzicht auf gewisse Elemente des heutigen Trassenpreises und eine Vereinfachung und Überprüfung der Struktur (z. B. Abschaffung des Nachfragefaktors, Abschaffung des Lärmbonus und Prüfung einer Anpassung des Haltezuschlags). Die Evaluation kommt zum Schluss, dass der Verzicht auf diese Elemente für den Güterverkehr ohne zusätzliche Kompensation schwer zu verkraften ist, und rät zu einer vorherigen Analyse der Verteilungseffekte. Die Arbeiten zur Umsetzung der Empfehlungen laufen.

4.4.4 Bahnstrompreise

Der Bahnstrompreis ist Teil des Trassenpreises und in Art. 3 der Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang vom 14. Mai 2012³⁶ (NZV-BAV) festgelegt. Als Folge der Energiekrise stieg der von den EVU zu bezahlende Bahnstrompreis per 1. Januar 2023 von 11 auf 14 Rappen pro kWh an. Um den regionalen Personenverkehr, Autoverlad und Güterverkehrs zu entlasten, wurde für diese Verkehre in den Jahren 2023 und 2024 eine Preisreduktion von 2 Rappen pro kWh gewährt. Ab 2025 müssen der regionale Personenverkehr und der Autoverlad den vollen Bahnstrompreis bezahlen.

Da die wirtschaftliche Situation der Güterverkehrs-EVU weiterhin sehr angespannt ist, entschied das BAV, den Bahnstrompreis im Güterverkehr weiterhin zu stützen und den Preis nur stufenweise zu erhöhen. 2025 beträgt der Preis für den Güterverkehr 11 Rappen. Danach wird er jährlich um einen Rappen erhöht und wird 2028, wie für die anderen Verkehre, 14 Rappen betragen.

4.4.5 Entwicklung der Marktanteile und Marktsituation

Die Marktanteile der verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen im alpenquerenden Güterverkehr haben sich 2024 gegenüber dem Vorjahr nur unwesentlich verändert. SBB Cargo International bleibt Marktführerin mit einem Anteil von 36,2 %, obwohl der Anteil am Aufkommen 2024 leicht zurückging (-0.8 Prozentpunkte gegenüber 2023). Die BLS Cargo bleibt das EVU mit dem zweitgrössten Marktanteil mit 29,5 % und einem Zuwachs von +1.5 Prozentpunkten) vor der SBB Cargo (Marktanteil 21,5 % bzw. +0.1 Prozentpunkte). Der Anteil der anderen EVU am Transportvolumen stieg um +0.6 Prozentpunkte.

Marktanteile in % an Netto-netto-Tonnen	2023			2024			Veränderung (in PP) 2023-2024
	Gotthard	Simplon	Total	Gotthard	Simplon	Total	
SBB Cargo Int.	45.2%	19.1%	37.0%	42.2%	22.7%	36.2%	-0.8%
BLS Cargo	10.1%	67.1%	28.0%	13.0%	67.0%	29.5%	+1.5%
SBB Cargo	29.9%	2.9%	21.4%	30.0%	2.3%	21.5%	+0.1%
DB Cargo	7.6%	9.6%	8.2%	5.9%	7.1%	6.3%	-1.9%
TX Logistik	5.7%	0.4%	4.1%	6.3%	0.5%	4.6%	+0.5%
Railcare	1.0%	0.0%	0.7%	1.7%	0.0%	1.2%	+0.5%
Andere	0.5%	0.8%	0.6%	1.6%	0.3%	1.2%	+0.6%

Tabelle 11: Marktanteile im alpenquerenden Güterverkehr in % (Anteile an Netto-netto-Tonnen, Werte auf eine Nachkommastelle gerundet)

4.5 Flankierende Massnahmen der Verlagerungspolitik – Übersicht finanzielle Mittel

Die finanzielle Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs erfolgt gestützt auf Artikel 8 GVVG. Das Parlament steuert die Förderung über mehrjährige Zahlungsrahmen. Mit dem Bundesbeschluss vom 3. Juni 2020³⁷ über eine Erhöhung und Laufzeitverlängerung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs hat das Parlament den aktuellen, ab 2011 laufenden Zahlungsrahmen für den UKV bis Ende 2030 verlängert und auf 2,06 Milliarden Franken erhöht. Für die Rola hat es mit dem Bundesbeschluss vom 1. Juni 2023³⁸ einen separaten Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten kombinierten Verkehrs (Rollende Landstrasse) bewilligt. Dieser beläuft sich auf 106 Millionen Franken und umfasst den Betrieb der Rola in den Jahren 2024 bis 2028 sowie eine Beteiligung des Bundes an den Kosten der Liquidation der Betreibergesellschaft RAlpin AG.

³⁶ SR 742.122.4

³⁷ BBl 2020 6477

³⁸ BBl 2023 2700

Insgesamt präsentieren sich die Rechnungen (R) der letzten Jahre und der Voranschlag (VA) für 2025 für die verschiedenen flankierenden Massnahmen der Verlagerungspolitik wie folgt³⁹:

Massnahme	Abteilung alpenquerender kombinierter Verkehr: UKV und Rola A231.0292	Güterverkehrsanlagen (nur Investitionsbeiträge an KV-Umschlagsanlagen) A236.0111	Polizeiliche Kontrollen des Schwerverkehrs (Kosten für Bau und Unterhalt der Schwerverkehrskontrollzentren sind in diesem Kredit nicht enthalten.) A231.0308
R 2011	203.2	7.0	24.1
R 2012	157.2	4.7	24.1
R 2013	165.1	1.5	26.0
R 2014	163.4	5.6	24.3
R 2015	155.0	3.2	25.8
R 2016	155.0	11.7	28.0
R 2017	147.6	4.0	24.0
R 2018	142.4	14.5	26.6
R 2019	120.2	0.0	25.5
R 2020	116.8	0.3	25.9
R 2021	100.0	0.5	25.0
R 2022	98.5	6.4	25.8
R 2023	82.2	13.5	29.5
R 2024	76.0	25.8	29.6
VA 2025	71.8	n.n.	35.0

Tabelle 12: Bundesmittel für Verlagerungsmassnahmen seit dem Inkrafttreten des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs 2011 (in Mio. CHF).

Seit 2016 sind die Kredite für Investitionsbeiträge an KV-Umschlagsanlagen und für Anschlussgleise sowie die Investitionsbeiträge an technische Neuerungen in einem einzigen Kredit (siehe Abbildung oben Punkt A236.0111 Güterverkehrsanlagen und technische Neuerungen) zusammengefasst. Die mittel- bis langfristige Steuerung der Investitionsbeiträge an Güterverkehrsanlagen erfolgt mittels Verpflichtungskrediten. Aktuell gültig sind der Bundesbeschluss vom 5. Dezember 2024⁴⁰ betreffend die Verlängerung des Bundesbeschlusses vom 8. Dezember 2020 über den Rahmenkredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2021 bis 2024 bis zum 31. Dezember 2026 im Umfang von insgesamt 300 Millionen Franken sowie der Bundesbeschluss vom 5. Dezember 2024⁴¹ über den Verpflichtungskredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028 in der Höhe von insgesamt 185 Millionen Franken. Der Rahmen- und Verpflichtungskredit umfasst Investitionsbeiträge an KV-Umschlagsanlagen im In- und Ausland sowie an Anschlussgleise und an Hafenanlagen für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr in der Schweiz.

4.6 Bestellung von Angeboten im UKV

4.6.1 Grundsätze der Förderung

Die Betriebsabteilungen im alpenquerenden kombinierten Verkehr dienen der Förderung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Empfänger der Betriebsabteilungen sind die Operateure des kombinierten Verkehrs. Abteilungsberechtigt sind Relationen im alpenquerenden UKV, die nicht kostendeckend geführt werden können. In den letzten fünf Jahren sind die Betriebsbeiträge des Bundes entsprechend den Vorgaben aus Artikel 8 Absatz 2 GVVG schrittweise abgesenkt worden. 2025 bestellt der Bund bei 20 Operateuren 73 alpenquerende Relationen und bezahlt für die

³⁹ In der Tabelle nicht enthalten sind die Mittel, die im Rahmen von Nachträgen als Covid-19-Unterstützungsmassnahmen für den Schienengüterverkehr gesprochen wurden. Neben den Mitteln für den Einzelwagenladungsverkehr sind dies für den alpenquerenden UKV einmalig 20 Millionen Franken und für die Rola 10 Millionen Franken im Jahr 2020 und rund 3 Millionen Franken im Jahr 2021.

⁴⁰ BBl 2024 3218

⁴¹ BBl 2024 3203

erbrachten Leistungen Betriebsabteilungen. Gegenüber dem letzten Verlagerungsbericht hat die Anzahl Operateure leicht zu- und die Anzahl geförderter Relationen leicht abgenommen. Eine detaillierte Übersicht der Operateure und Relationen, für die der Bund eine Abgeltungsvereinbarung abgeschlossen hat, findet sich in einem jährlich aktualisierten Verzeichnis.⁴² Die Auszahlung der Abgeltungen erfolgt nach effektiv erbrachter Leistung. Die Abgeltung wird nach Zügen und Sendungen differenziert. Die Abgeltung pro Zug richtet sich nach dem Abgangs- und Bestimmungsterminal. Die Abgeltung für eine alpenquerende Sendung ist für alle Sendungen im UKV gleich hoch. Es werden pro Zug maximal 32 Sendungen abgegolten. Die maximalen Abgeltungssätze in Franken haben sich 2023 und 2024 wie folgt entwickelt:

Gebiet des nördlichen Abgangs-/Zielorts des Zuges	2023			2024	
	<i>pro Sdg.</i>	<i>pro Zug</i>	<i>Generelle Erhöhung pro Zug 2. HJ</i>	<i>pro Sdg.</i>	<i>pro Zug</i>
Frankreich	58	50	200	57	150
Niederlande (exkl. Limburg)	58	50	200	57	150
Limburg (NL)	58	100	200	57	200
Grossbritannien, Belgien, Luxemburg, Skandinavien, Norddeutschland, Rhein-Ruhr- und Maingebiet	58	100	200	57	200
Südwestdeutschland und Schweiz	58	900	200	57	1000

Tabelle 13: Maximale Abgeltungssätze pro Sendung und pro Zug nach Abgeltungsregionen 2023 und 2024 in Franken

Auf das zweite Halbjahr 2023 wurden die Sätze pro Zug aufgrund der ungünstigen Marktentwicklung und des Unfalls im Gotthard-Basistunnel vom 10. August 2023 um 200 Franken erhöht.

Entsprechend der Ankündigung des Bundesrats im Verlagerungsbericht 2023 wurden auf das Jahr 2025 nebst einem deutlichen Abbau der durchschnittlichen Förderhöhe gezielte Anpassungen bei der Förderung des alpenquerenden UKV umgesetzt. Bisher wurden die Abgeltungssätze nach den Gebieten des nördlichen Abgangs-/Zielorts des Zuges definiert. Auf das Jahr 2025 erfolgte ein Systemwechsel der Festlegung der Abgeltungssätze. Neu werden die Kategorien aufgrund der Distanz bezogen auf den Schienenlauf gebildet. Dabei liegt die Grenze der Unterteilung bei einer Distanz von mehr bzw. weniger als 600 Kilometern, wobei Relationen mit Ziel-/Quellgebiet Mannheim, Ludwigshafen oder die Mittelmeerhäfen der Kategorie 1 (mehr als 600 Kilometer) zugeordnet werden.

Kategorien	2025	
	<i>pro Sendung</i>	<i>pro Zug</i>
Kategorie 1 Für alpenquerende Relationen im UKV mit einer Distanz von mehr als 600 km	50	150
Kategorie 2 Für alpenquerende Relationen im UKV mit einer Distanz von weniger als 600 km	50	1'000
Kategorie 3 Für alpenquerende Relationen mit Ziel-/Quellgebiet Mannheim, Ludwigshafen oder Mittelmeerhafen (unabhängig von der Distanz)	50	150

Tabelle 14: Im Jahr 2025 gültige Abgeltungssätze für Relationen im unbegleiteten kombinierten Verkehr

⁴² Verzeichnis der Operateure. Abrufbar unter www.bav.admin.ch > Verkehrsmittel > Eisenbahn > Güterverkehr > Verlagerung > Verlagerung des Güterverkehrs durch die Alpen > Betriebsbeiträge und Offertverfahren > Verzeichnis der Operateure im kombinierten Verkehr, mit denen der Bund für 2025 eine Vereinbarung geschlossen hat

4.6.2 Entwicklung der geförderten Sendungen im UKV

Im Jahr 2023 sank die Zahl der Sendungen gegenüber dem Vorjahr auf 943 000 Sendungen (-6%), 2024 nahm sie um weitere 1,3 Prozent auf 931 000 ab. Der Rückgang der alpenquerenden Schienengüterverkehrsmengen lässt sich unter anderem auf die wirtschaftlich angespannte Lage in Europa zurückführen, die vor allem durch übergeordnete geopolitische Entwicklungen wie den Ukrainekrieg, die Energiekrise und anhaltende Probleme in den Lieferketten geprägt ist. Dies führte besonders bei energieintensiven Industrien zu einer Verlagerung der Produktion. Andererseits ist festzustellen, dass die andauernden nachhaltige Qualitäts- und Zuverlässigkeitsprobleme im langlaufenden Schienengüterverkehr, wie sie in Ziffer 4.2.5 dargestellt wurden, die Mengenentwicklung negativ beeinflussen. Die Entwicklung über die letzten Jahre ist in folgender Abbildung dargestellt:

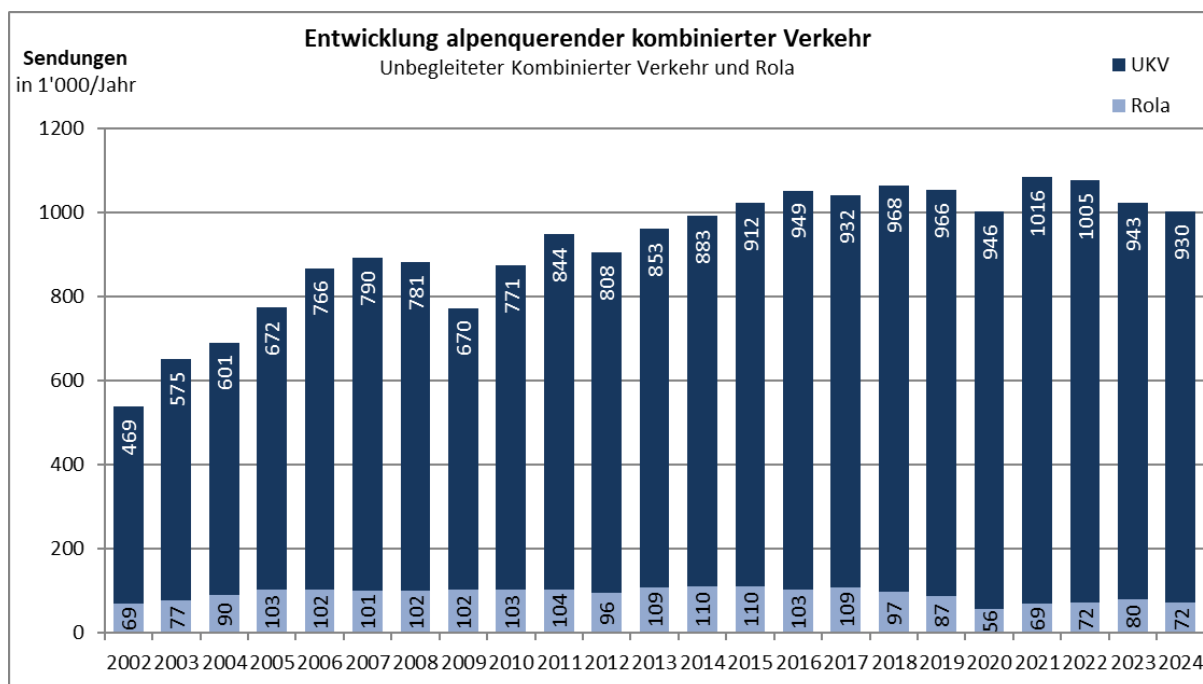


Abbildung 31: Entwicklung der Anzahl alpenquerender Sendungen 2002–2024

Insgesamt verkehrten 2024 28 616 alpenquerende UKV-Züge mit rund 930 000 Sendungen. Die durchschnittliche Auslastung der Züge hat sich leicht erhöht und lag bei 32.5 Sendungen pro Zug.

Die durchschnittliche Abgeltung pro alpenquerende Sendung belief sich im Jahr 2024 auf 61 Franken. Die angegebene Höhe der durchschnittlichen Abgeltung pro Sendung entspricht der pauschalen Abgeltung pro Sendung zuzüglich der anteiligen Abgeltung für die Züge gemäss Tabelle 13. Im Vergleich zu 2022 (Fr. 77) entsprach dies einem Rückgang um weitere 20%. Auf 2025 erfolgte eine weitere grosse Reduktion der Förderhöhe für den alpenquerenden UKV. Diese im langjährigen Vergleich deutlich überproportionalen Abbauschritte sind noch immer mit der Inbetriebnahme des 4-Meter-Korridors am Gotthard und des Ceneri-Basistunnel per Ende 2020 begründet. Dass sich diese massgeblichen Produktivitätsverbesserungen in einer Reduktion der Abgeltungen niederschlagen, hatte der Bund lange im Voraus angekündigt. Gemäss der aktuellen Finanzplanung des Bundes sind für die nächsten Jahre nur geringfügige Kürzungen vorgesehen.

4.6.3 Relevanz für den Verlagerungsprozess

Die Entrichtung von Betriebsabgeltungen für den alpenquerenden UKV ist eine zentrale flankierende Massnahme zur Unterstützung des Verlagerungsprozesses und hat sich in ihrer Ausgestaltung bewährt. Sie ist eine finanzielle Überbrückung, bis die mit der NEAT und der Modernisierung der Zulaufstrecken verbundenen Kapazitäts- und Produktivitätseffekte eigenwirtschaftliche Produktion nutzbar sind. Die Betriebsabgeltungen ermöglichen den Aufbau und den Erhalt von Angeboten im UKV, die gegenüber dem Strassengüterverkehr wettbewerbsfähig sind. Mit Hilfe der Betriebsabgeltungen können

bei Verladern und Anbietern von Logistikleistungen Anreize für die Verlagerung von Transporten auf die Schiene gesetzt werden. Aktuell ist diese Massnahme bis 2030 befristet.

In Anbetracht der weiterhin schwierigen Produktionsbedingungen auf den Zulaufstrecken zur NEAT im Ausland überprüft der Bundesrat in der kommenden Berichtsperiode eine mögliche Fortführung der finanziellen Förderung des alpenquerenden UKV mit Betriebsabgeltungen über das Jahr 2030 hinaus (siehe Kapitel 5.10).

4.7 Bestellung und Abgeltung der Rola

4.7.1 Ausgangslage bis zum Abschluss der neuen Rahmenvereinbarung 2024 bis 2028

Der begleitete kombinierte Verkehr (sogenannte Rollende Landstrasse, kurz Rola) durch die Schweizer Alpen stellt seit Beginn der Schweizer Verlagerungspolitik eine wichtige flankierende Massnahme dar. Bis 2018 konnten die alpenquerenden Strassenachsen der Schweiz dank der Rola jährlich um rund 100 000 bis 110 000 Fahrten SGF entlastet werden. Seit 2019 liegen die Verkehrsmengen deutlich unter der Schwelle von 100 000 Lastwagen pro Jahr. Nach Tiefstwerten in den Jahren 2020 und 2021 (bedingt durch die Covid-19-Pandemie) lagen die Mengen zuletzt mit 72'000 Lastwagen im Jahr 2024 unter dem angestrebten Level von 80 000 Lastwagen. Im ersten Halbjahr 2025 ist die Anzahl verlagerter Lastwagen nochmals deutlich gesunken, auf rund 30 000.

Der Bundesrat und das Parlament haben sich in den Jahren 2022/2023 intensiv mit der Zukunft der Rola und ihrer zukünftigen Rolle in der Verlagerungspolitik befasst. Als Ergebnis hat das Parlament am 16. Juni 2023 Änderungen im Güterverkehrsverlagerungsgesetz (Art. 8 GVVG) beschlossen: Der Betrieb der Rola soll bis Ende 2028 weiterhin finanziell unterstützt und anschliessend definitiv eingestellt werden. Hierfür hat die Bundesversammlung am 1. Juni 2023 einen Zahlungsrahmen für die Förderung des begleiteten kombinierten Verkehrs (Rollende Landstrasse) in den Jahren 2024–2028 und für die Beteiligung des Bundes an den Kosten der Liquidation der RAlpin im Jahr nach Einstellung ihres Betriebs in Höhe von insgesamt 106 Millionen Franken bewilligt (entspricht rund 20 Mio. Franken pro Betriebsjahr).

Auf Basis dieser Entscheide hat das BAV mit der RAlpin als Betreiberin der Rola eine Rahmenvereinbarung über die Jahre 2024 bis 2028 ausgehandelt. Die Rahmenvereinbarung regelt das Angebot, den Betrieb und die Abgeltungen der Rola in den Jahren 2024 bis 2028. Die Verhandlungen bis zum Abschluss der Rahmenvereinbarung zogen sich in die Länge und fanden ihren Abschluss mit der Unterzeichnung am 7. Mai 2024. Die Vereinbarung enthält den Hinweis, dass die Aufrechterhaltung des operativen Betriebs der Rola bis Ende 2028 mit einigen Risiken behaftet ist (namentlich längere Bausperrungen oder zulassungsbedingte Einschränkungen beim Rollmaterial). Als Konsequenz enthält die Vereinbarung einen Passus, wonach die Betreiberin dem BAV einen schriftlichen Antrag auf frühzeitige Einstellung des Angebots stellen kann, wenn sie eine Weiterführung als nicht sinnvoll erachtet.

4.7.2 Betriebliche und finanzielle Herausforderungen und Entscheid auf vorzeitige Einstellung der Rola per Ende 2025

Im März 2025 teilte die RAlpin dem BAV mit, dass das Unternehmen vor erheblichen betrieblichen und finanziellen Herausforderungen steht. Die Verkehrsmengen lagen im Jahr 2024 mit rund 72 000 verladenen SGF klar unter dem angestrebten Zielwert von 80 000. Hauptgrund war die Vielzahl geplanter sowie kurzfristig angeordneter Baustellen auf dem Schienennetz, weshalb 2024 rund 10 Prozent der Züge ausfielen. Die damit verbundenen Ertragsausfälle führten bei der RAlpin im Betriebsjahr 2024 trotz der Auflösung von Rückstellungen zu einem ausgewiesenen Verlust von über zwei Millionen Franken.

Die Situation hatte sich im ersten Quartal 2025 noch weiter verschärft. Im Vergleich zum Vorjahr sind rund 20 Prozent weniger Züge gefahren. Tage- und teils wochenlange Bauarbeiten an der Bahninfrastruktur, insbesondere in Deutschland, zum Teil erst kurzfristig anberaumt und ohne ausreichende Umleitungsmöglichkeiten, verunmöglichten ein verlässliches Rola-Angebot. Die Folge sind viele Zugsaus-

fälle und damit einhergehend ein starker Rückgang der Erlöse. Trotz der laufenden finanziellen Abgeltungen durch den Bund, einer weiterhin vorhandenen Nachfrage und einer guten Auslastung von 80 Prozent erachtete die RAAlpin es als nicht mehr möglich die Rola weiter wirtschaftlich betreiben zu können, zumal eine Normalisierung der Situation nicht in Sicht war.

Diese rasche, negative Entwicklung war in diesem Ausmass nicht absehbar und verlangte rasches Handeln. Nachdem die RAAlpin dem Bund ihre negativen Zahlen vorgelegt hatte, hat das BAV die RAAlpin beauftragt, verschiedene Ausstiegsszenarien auszuarbeiten. Am 23. April 2025 hat die RAAlpin dann den offiziellen Antrag gestellt, die Rola bereits drei Jahre früher als geplant also im Dezember 2025 einzustellen. Diesen unternehmerischen Entscheid hat der Verwaltungsrat der RAAlpin AG in Wahrnehmung seiner Pflicht gefällt, Massnahmen gegen drohende Zahlungsunfähigkeit, Kapitalverlust und Überschuldung zu treffen. Die im Antrag enthaltene Begründungen, die zum Entscheid der geordneten, vorzeitigen Einstellung geführt haben, sind für den Bundesrat nachvollziehbar. Den abschliessenden Entscheid, dem Antrag der RAAlpin zuzustimmen, hat das BAV nach Abstimmung mit dem GS UVEK gefällt. Dies unter Berücksichtigung der Empfehlungen aus dem Bericht der EFK über die Prüfung der Rollenden Landstrasse vom 4. April 2025⁴³.

4.7.3 Relevanz für den Verlagerungsprozess

Die Rola ist eine flankierende Massnahme der Güterverlagerung von der Strasse auf die Schiene. Sie wird heute teilweise als Symbol für die Verlagerungspolitik wahrgenommen. Mengenmässig spielte sie hingegen nicht die entscheidende Rolle. Am Gesamtaufkommen im alpenquerenden Schienengüterverkehr liegt ihr Anteil bei sieben Prozent. Demgegenüber transportierte der UKV 2024 über 70 Prozent des alpenquerenden Bahngüterverkehrs.

Entsprechend hatte das Parlament 2023 entschieden, die Rola per Ende 2028 definitiv einzustellen. Bei der Rola handelte es sich von Beginn weg um eine Übergangslösung. Der Verlad ganzer Lastwagen inkl. Chauffeur von Grenze zu Grenze ist im Vergleich zum unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) nicht effizient. Die Rola war das Einstiegsangebot an die Transportunternehmen, um Angebote des Bahngüterverkehrs zu nutzen. Langfristiges Ziel war aber seit jeher, dass die Transportunternehmen nach Möglichkeit in den UKV wechseln und in kranbare Sattelaufleger investieren würden, da dies energetisch und ökonomisch sinnvoller ist. Diverse Marktakteure im UKV prüfen derzeit alternative Angebote. Ihrer Einschätzung nach könnten damit bereits im Jahr 2026 bis zur Hälfte der Mengen, die derzeit noch über die Rollende Landstrasse (Rola) transportiert werden, in den UKV überführt werden. Besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang auch neuen Umschlagstechniken zu. Sie ermöglichen den Verlad nicht-kranbarer Sattelaufleger und erweitern damit die Einsatzmöglichkeiten des UKV deutlich.

⁴³ Bericht Prüfung der Rollenden Landstrasse vom 4. April 2025. Abrufbar unter www.efk.admin.ch > Publikationen > Berichte > EFK-24706

4.8 Investitionen in KV-Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr

4.8.1 Erhöhung der Umschlagskapazitäten für den alpenquerenden kombinierten Verkehr

Der Bund verfolgt im Rahmen der flankierenden Massnahmen der Verlagerungspolitik das Ziel, die Schaffung zusätzlicher Umschlagskapazitäten für den alpenquerenden kombinierten Verkehr finanziell zu unterstützen, um so die Verfügbarkeit bedarfsgerechter Kapazitäten für Umschläge von der Strasse auf die Schiene zur Verlagerung zusätzlicher Verkehre zu ermöglichen. Zu diesem Zweck können auch finanzielle Beiträge an den Bau von KV-Umschlagsanlagen im Ausland gewährt werden. Der Bund wird bei Projekten im Ausland dann aktiv, wenn für den alpenquerenden kombinierten Verkehr wichtige Projekte in den jeweils nationalen Förderprogrammen oder Förderprogrammen der EU (z.B. im Rahmen «Connecting Europe» CEF) keine Berücksichtigung finden oder in den Ländern keine Förderprogramme existieren. Die Förderung durch den Bund im Ausland erfolgt immer subsidiär zur Förderung durch andere Staaten und nur mit deren Einverständnis. In ihrer Ausgestaltung sollen die Anlagen den Infrastrukturparametern des Nordsee-Rhein-Mittelmeer-Korridors bzw. der NEAT entsprechen (z.B. eine Zuglänge von 740 m ermöglichen).

Die Finanzierung erfolgt derzeit über den Verpflichtungskredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen für die Jahre 2025-2028. Dieser beläuft sich auf 185 Millionen Fr.

4.8.2 Investitionsbeiträge für KV-Umschlagsanlagen für den alpenquerenden Verkehr

In der Berichtsperiode sicherte der Bund die Mitfinanzierung folgendem Projekt zu:

KV-Umschlagsanlage bei Domodossola: Der Bund hat im März 2024 Investitionsbeiträge an den Bau einer KV-Umschlagsanlage in Beura-Cardezza bei Domodossola zugesichert. Es sollen auf der Anlage dereinst pro Jahr bis zu 185 000 kranbare und nicht-kranbare LKW-Sendungen verladen werden können. Die KV-Umschlagsanlage soll mit zweimal zwei Gleisen mit einer Umschlaglänge von je 700 Metern realisiert werden. Hierbei sind unter anderem spezielle Module verbaut, mit denen sich insbesondere Sattelaufleger, auch nicht kranbare, effizient umladen lassen. Die Anlage soll in zwei Etappen in Betrieb genommen werden. Die erste Etappe mit zwei Umschlagsgleisen wird voraussichtlich im 1. Quartal 2026, die zweite Etappe mit weiteren zwei Gleisen voraussichtlich Ende 2028 in Betrieb gehen. Mit der Realisierung dieses Projekts wird die Lötschberg-Simplon-Achse für den alpenquerenden Schienengüterverkehr gestärkt. Bei Störungen auf der Lötschberg-Simplon-Achse ist die Anlage auch von Süden über die Gotthard-Achse erreichbar.

Die Projekte für neue KV-Umschlagsanlagen in Milano Smistamento und Piacenza, für die der Bund 2023 resp. 2021 eine Mitfinanzierung zugesagt hat, befinden sich aktuell in der Realisierung. Damit werden voraussichtlich zusätzliche Umschlagskapazitäten in Höhe von rund 770 000 TEU geschaffen.

4.8.3 Relevanz für den Verlagerungsprozess

Auf den vom Bund mitfinanzierten Terminals im Ausland wurden im Jahr 2024 Container, Sattelaufleger und Wechselbehälter in der Grössenordnung von rund 960 000 TEU umgeschlagen, die auf der Schiene alpenquerend durch die Schweiz befördert wurden. In dieser Zahl ist das Aufkommen 2024 der Terminals Antwerpen, Busto Arsizio Gallarate, Duisburg, Domodossola, Melzo und Singen enthalten. In Bezug auf die alpenquerende Verlagerung leisten die im Ausland mitfinanzierten Umschlagsanlagen einen wesentlichen Beitrag, da die Umschlagskapazitäten entsprechend den Marktbedürfnissen ausgebaut werden können. Mit weiteren Projekten, die sich in Planung oder Umsetzung befinden, werden die Kapazitäten nochmals massgeblich ausgebaut.

Für die kommende Berichtsperiode wird insbesondere die Inbetriebnahme der KV-Umschlagsanlage in Milano Smistamento in den Jahren 2027–2028 erwartet. Mit diesem Grossterminal werden zusätzliche moderne Umschlagskapazitäten in der Höhe von rund 440 000 TEU pro Jahr geschaffen. Die Anlage ist zentral für die Verlagerung von Verkehren, die östlich Mailand ihr Ziel oder ihren Ursprung haben. Die Verfügbarkeit einer modernen KV-Umschlagsanlage in dieser Region ermöglicht eine effizientere Produktion und erhöht so die Wettbewerbsfähigkeit des alpenquerenden UKV.

Die KV-Umschlagsanlage in Piacenza wird im Jahr 2026 in Betrieb gehen. Momentan läuft die Anlage in einem Probebetrieb. Es werden dort zusätzliche Umschlagskapazitäten in der Höhe von rund

330 000 TEU pro Jahr zur Verfügung stehen. Die Anlage ermöglicht so effizientere UKV-Transporte ab und zur Region Emilia-Romagna.

4.9 Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen

4.9.1 Stand der Umsetzung

Nachdem sich der Betrieb des im Jahr 2022 eröffneten Schwerverkehrskontrollzentrums (SVZ) in Giornico etabliert hat, konnte während der Berichtsperiode das Bundesamt für Strassen (ASTRA) am 1. September 2024 das Schwerverkehrskontrollzentrum Oensingen der Solothurner Polizei zum Betrieb übergeben.

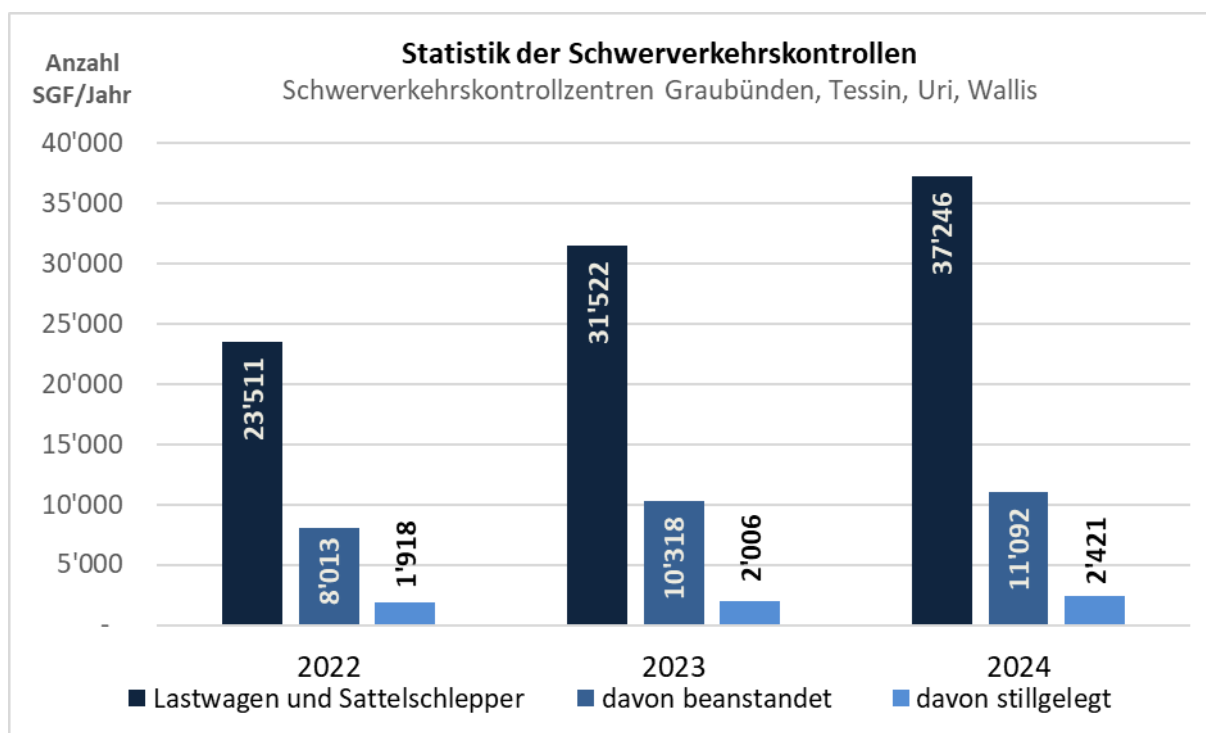


Abbildung 32: Statistik der Schwerverkehrskontrollen in Kontrollzentren mit Bezug zum alpenquerenden Strassengüterverkehr 2022-2024

Die Auswertung der Kontrolltätigkeit an den alpenquerenden Strassengüterverkehr unmittelbar relevanten SVZ Ripshausen UR (A2), Giornico TI A2, Simplon (A9), St Maurice VS (A9) und Unterrealta GR (A13) zeigt, dass 2024 rund 37 000 schwere Güterfahrzeuge kontrolliert wurden. Damit liegt die Zahl um über ein Drittel höher als noch 2022 (+36,9 Prozent). Die Zahl der Beanstandungen stieg gegenüber 2022 um 27,8 Prozent, die Zahl der Stilllegungen um 20,8 Prozent an. Zu beachten ist dabei, dass die Zahlen 2022 die Verfügbarkeit des SVZ in Giornico noch nicht beinhalten⁴⁴.

Mit den umfangreichen Kontrollmitteln, die den Schwerverkehrskontrollzentren mittlerweile zur Verfügung stehen, konnten insbesondere im Bereich der verschiedenen softwaremässigen Manipulationen von Abgasreinigungssystemen, Fahrtenschreibern und beim Motormanagement (illegale Leistungssteigerung) vermehrt Missbräuche aufgedeckt werden. Ausserdem wurde die europaweite Zusammenarbeit mit verschiedenen Polizeikorps weiter ausgebaut. Dieser Austausch erweist sich als sehr wertvoll. Ergänzt werden die Kontrollen in den SVZ durch mobile Kontrollen. Derzeit sind weitere Zentren in Rothernburg (LU) und Chavornay (VD) geplant.

4.9.2 Relevanz für den Verlagerungsprozess

⁴⁴ Quelle: www.astra.admin.ch > Themen > Schwerverkehr > Schwerverkehrskontrollen > Statistik

Die intensivierten Schwerverkehrskontrollen sorgen für die Schaffung gleicher Bedingungen für den Schienen- und den Strassengüterverkehr. Sie gewährleisten den fairen Wettbewerb zwischen allen Akteuren im Gütertransport. Die Kontrollen unterstützen die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene, dienen der Strassenverkehrssicherheit, reduzieren die Störfallrisiken beim Transport von gefährlichen Gütern und sorgen dafür, dass die Sozialvorschriften wie Arbeits- und Ruhezeiten eingehalten werden. Eine intensive Kontrolltätigkeit entfaltet eine weiträumige Wirkung. Grundsatz der Schwerverkehrskontrollen ist folgender: «Was nicht den Vorschriften entspricht, fährt nicht». Der Bund sorgt so zusammen mit den Kantonen dafür, dass die rechtlichen Vorschriften im Bereich des Strassenverkehrs besser eingehalten werden.

4.10 Stand der Diskussion zur Einführung einer international abgestimmten Alpentransitbörse, Weiterentwicklung der Schwerverkehrsmanagement-Instrumente

Im Zuge des Verlagerungsberichts 2013 stellte der Bundesrat erstmals fest, dass die Alpentransitbörse oder limitierende Schwerverkehrsmanagement-Instrumente aus Sicht der EU einen klaren Widerspruch zu den Grundsätzen des Landverkehrsabkommen darstellen. Somit ist aus diesem Blickwinkel die Einführung einer Alpentransitbörse oder eines anderen limitierenden Schwerverkehrsmanagement-Instruments weiterhin chancenlos. Aufnahmen von Verhandlungen zur Umsetzung einer Alpentransitbörse oder eines anderen limitierenden Schwerverkehrsmanagement-Instruments mit der EU und den anderen Alpenländern sind entsprechend nicht zweckdienlich und werden vom Bundesrat aktuell ausgeschlossen.

Das Alpenländergremium *Suivi de Zurich* (oder Zürich Prozess) wurde im November 2001 nach den Bränden im Mont-Blanc-, Tauern- und St.-Gotthard-Strassentunnel aufgrund der Gemeinsamen Erklärung von Zürich über die Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere in Tunnels im Alpenraum vom 30. November 2001 ins Leben gerufen⁴⁵. In diesem Gremium wirken neben der Schweiz auch die übrigen Alpenländer Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Slowenien (seit 2006) und das Fürstentum Liechtenstein (seit Mai 2012) mit. Die Europäische Kommission ist mit Beobachterstatus ebenfalls permanent vertreten.

Im Rahmen der Schweizer Doppelvorsitzperiode 2021-2022 im Zürich Prozess und bei der Alpenkonvention prüften die beiden Gremien Synergiepotenziale bezüglich Verkehrsverlagerung, um Doppelspurigkeiten zu vermeiden. Unter französischem Vorsitz zwischen 2023-2024 fokussierte sich der Zürich Prozess wieder stärker auf seinen ursprünglichen Auftrag: das Ereignismanagement im Strassenverkehr zur Steigerung der Strassenverkehrssicherheit. Da es dem Gremium in den letzten Jahren nicht gelungen ist, die politischen Arbeiten voranzutreiben und wesentliche Entscheide zu fällen, haben sich die teilnehmenden Länder darauf geeinigt, den Zürich Prozess als Plattform für politische Fragen vorerst stillzulegen, mit der Möglichkeit, die Arbeiten bei Bedarf wieder aufzunehmen. Das Ereignismanagement im Strassenverkehr läuft ohne übergeordnetes politisches Treffen auf fachlicher Ebene weiter.

Des Weiteren ist die Bundesverwaltung in weiteren internationalen Kooperationsbereichen und Arbeitsgruppen vertreten, die sich mit dem alpenquerenden Güterverkehr beschäftigen⁴⁶.

⁴⁵ www.bav.admin.ch > Startseite > Allgemeine Themen > Internationale Abstimmung > Zürich-Prozess

⁴⁶ Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) ist insbesondere im Rahmen der makroregionalen Strategie für den Alpenraum (EUSALP, Action Group 4) und der Alpenkonvention (AG Verkehr sowie Simplon-Allianz) involviert und pflegt die Zusammenarbeit mit verschiedenen Akteuren auch im Bereich des intermodalen und nachhaltigen Güterverkehrs. Dazu gehört auch der Wissens-Austausch im Rahmen von Interreg-Projekten, welche via die Neue Regionalpolitik des Bundes unterstützt werden

4.11 Gefahrguttransporte auf der Simplon-Passstrasse

Im Rahmen des Verlagerungsberichts 2017 prüfte der Bundesrat in Erfüllung des Postulats 14.4170 Amherd «Transport gefährlicher Güter auf der Schiene»⁴⁷ den obligatorischen Bahnverlad für den Gefahrguttransport (GGT) durch den Simplon-Bahntunnel. Der Bundesrat legte dar, dass ordnungsrechtliche Massnahmen zur Vermeidung von Gefahrguttransporten möglich seien, er jedoch in einem ersten Schritt eine Selbstverpflichtung der Industrie zur Reduktion der GGT über die Simplon-Passstrasse gegenüber einem Verbot bevorzuge. Er empfahl dazu die Aufnahme von Gesprächen zwischen dem Kanton Wallis und der Industrie, die die Gefahrguttransporte generiert.

Im Verlagerungsbericht 2019 legte der Bundesrat in Zusammenhang mit dem Postulat 14.4170 eine Risikoanalyse vor. Diese sollte prüfen, ob der Bahnverlad von Gefahrgut mit geringeren Risiken verbunden wäre als der reine Strassentransport. Die Risikoanalyse zeigte, dass sich als Folge der Verlagerung der Risiken auf die Schiene die Personenrisiken erhöhen würden. Entsprechend bestätigte der Bundesrat seine Aussagen des Verlagerungsberichts 2017, wonach eine Selbstverpflichtung der Industrie zur Vermeidung der Risiken von Gefahrguttransporten über die Simplon-Passstrasse eine begrüssenswerte Lösung sei.

Roadmap 2025 des Kantons Wallis

Im Sommer 2019 startete der Kanton Wallis mit der Einsetzung einer Arbeitsgruppe die Ausarbeitung einer Selbstverpflichtung. Die Arbeitsgruppe besteht aus Vertreterinnen und Vertretern des Kantons Wallis, der Bundesämter ASTRA und BAV, der im Wallis ansässigen Verbände, der Industrie und der Handelskammer. Die Arbeitsgruppe sollte entsprechende Vorschläge für die Umsetzung der Roadmap 2025 ausarbeiten, konkretisieren und für einen Entscheid vorlegen und reichte diese im November 2022 beim UVEK ein.

Die Roadmap 2025 besteht aus den folgenden sieben Einzelmassnahmen:

1. Reduktion der Transporte der gefährlichsten Güter
Die beteiligten Unternehmen sehen ausserdem vor, eine jährliche Statistik über das Verhältnis von Strassen- und Schienentransport zu erstellen.
2. Freiwillige Meldung von Gefahrguttransporten über den Simplonpass
Sammlung freiwilliger Meldungen zusätzlicher Daten für eine detailliertere Identifizierung der GGT, in Ergänzung zu den automatischen Zählungen des ASTRA.
3. Verschärfte Sicherheitskontrollen auf der A9 Simplon
Verstärkung der Kontrollen durch die Bereitstellung zusätzlicher Infrastruktur direkt in Gondo (u.a. durch Installation eines Lifes und eines Bremsprüfstands)
4. Einrichtung eines Monitorings der GGT auf der Simplon-Passstrasse
Installation einer Zählanlage für GGT auf der Simplon-Passstrasse im Sinne der Motion 20.3696.
5. Infrastrukturen, Angebot an Intermodalität
Prüfung weiterer Möglichkeiten zum Aufbau von Angeboten im UKV zwischen dem Wallis und Norditalien
6. Kontrollen auf anderen Strassenachsen ermöglichen: Identifikation zusätzlicher Kontrollpunkte
7. Zentrale Anlaufstelle für externe Anfragen

Die Roadmap wird über einen Programmausschuss, der die Massnahmen koordiniert, und einen Lenkungsausschuss, der die Massnahmen beaufsichtigt, gesteuert. Die bisherigen Aktivitäten der Roadmap wurden vom Kanton Wallis geleitet, wobei alle Partner der ehemaligen Arbeitsgruppe, in enger Zusammenarbeit mit dem ASTRA und dem BAV, einbezogen wurden. Zudem wird in Zukunft eine Zusammenarbeit mit dem BAZG angestrebt.

⁴⁷ Link zum Vorstoss: <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20144170>

Das Kapitel 5.11.1 nimmt eine Einschätzung des Bundesrates zu den bisher durchgeführten Massnahmen des Kantons Wallis vor.

4.12 Übrige Rahmenbedingungen des alpenquerenden Güterverkehrs

4.12.1 Auswirkungen der eingeschränkten Strasseninfrastrukturverfügbarkeit auf der Brenner-Achse

Die Luegbrücke als ist die längste Brücke der österreichischen Brenner Autobahn A13 ist mit einem Alter von über 55 Jahren am Ende ihrer Nutzungsdauer. Da das Tragwerk irreparabel ist, muss eine neue Brücke errichtet werden. Die Neuerrichtung der Luegbrücke begann Ende März 2025.

Um die Bestandsbrücke statisch zu entlasten, ist auf der Luegbrücke seit 01. Januar 2025 eine einspurige Verkehrsführung in beide Fahrtrichtungen notwendig. Damit an Tagen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen lange Verzögerungen und Staus verringert werden können, wird eine temporäre Zweispurigkeit durch eine besondere Verkehrsführung eingerichtet. Um das Tragwerk zu entlasten, müssen alle schweren Fahrzeuge mit einem Gewicht über 3,5 Tonnen (u.a. alle schweren Nutzfahrzeuge) auf die linke und somit innere Fahrspur wechseln.

In seiner Antwort auf die Interpellation 24.3382 «Auswirkungen österreichischer und deutscher Infrastrukturprojekte auf Schweizer Verlagerungsbemühungen»⁴⁸ hat der Bundesrat deutlich gemacht, dass die möglichen Auswirkungen der Sanierung der Lueg-Brücke auf der Brenner-Autobahn in Österreich auf die Schweiz schwer abschätzbar sind. Im Rahmen des Monitorings zum alpenquerenden Güterverkehr wurden bisher keine Entwicklungen festgestellt, die auf eine relevante Verlagerung von Schwerkraftverkehr vom Brenner in die Schweiz hinweisen. Sollten sich seitens Österreich keine gravierenden Änderungen ergeben, die eine Zunahme der alpenquerenden Fahrten schwerer Güterfahrzeuge durch die Schweiz erwarten lassen, wird die Schweiz strassenseitig die bestehenden Massnahmen und Verkehrskonzepte konsequent weiterführen. Dies sind insbesondere die Dosierung vor dem Gotthardtunnel, das Nacht- und Sonntagsfahrverbot und die Bewirtschaftung von Warteräumen für LKW. Die zuständigen Bundesämter ASTRA und BAV stehen hierzu sowohl mit dem österreichischen Ministerium als auch mit der ASFINAG, der Betreibergesellschaft der Autobahnen in Österreich in Kontakt, um bei absehbaren Ereignissen rasch und abgestimmt reagieren zu können.

4.12.2 Vergleich der Strassenbenutzungsgebühren auf den Alpenübergängen

Die Strassenbenutzungsgebühren pro Land und pro Alpenübergang variieren sowohl absolut wie auch kilometerbezogen erheblich. Abbildung 33 vergleicht die absolute Höhe der Gebühren für einige typische Verkehrsrelationen im alpenquerenden Güterverkehr über französische, schweizerische und österreichische Übergänge.

⁴⁸ Link zum Vorstoss: <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20243882>

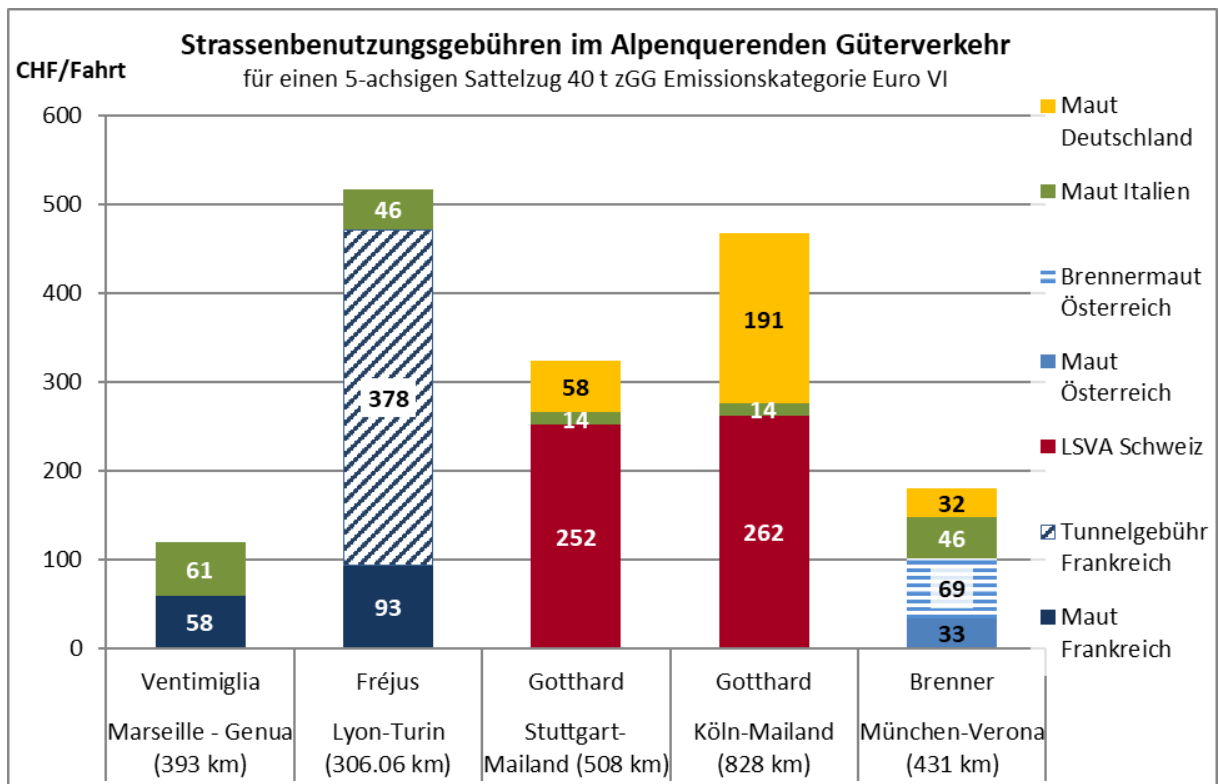


Abbildung 33: Strassenbenutzungsgebühren 2024 auf typischen Relationen im alpenquerenden Güterverkehr über französische, schweizerische und österreichische Alpenübergänge für Sattelzüge der Emissionskategorie EURO VI mit 40 t zulässigem Gesamtgewicht⁴⁹.

Absolut gesehen ist die Tunnelgebühr am Fréjus deutlich höher als die gesamte LSVA zwischen Basel und Chiasso auf der Relation Köln–Mailand bzw. zwischen Thayngen/Schaffhausen und Chiasso. Dadurch fallen auf der kurzen Strecke Lyon–Turin Gebühren in der Höhe von umgerechnet knapp 520 Franken an. Dieser Betrag liegt damit deutlich höher als die gesamten Strassenbenutzungsgebühren auf der Beispielstrecke Köln–Mailand, die jedoch über 2 ½ mal so lang ist.

Vergleicht man die Gebühren pro gefahrenen Kilometer (siehe Abbildung 34), so ist die österreichische Maut für einen EURO VI-Sattelzug infolge der Gebührenerhöhung in Österreich inzwischen höher als die Schweizer LSVA – dazu tragen vor allem die Sondermautstrecken am Brenner (A13) und im Unterinntal (A12) bei.

⁴⁹ Quelle: für Österreich <http://maps.asfinag.at/mautkalkulator/>. Umrechnung in CHF auf Basis Mittelkurs Juni 2019 (1.1461 CHF/EUR). Tunnelgebühr Fréjus für einfache Fahrt bei Einfahrt in Frankreich.

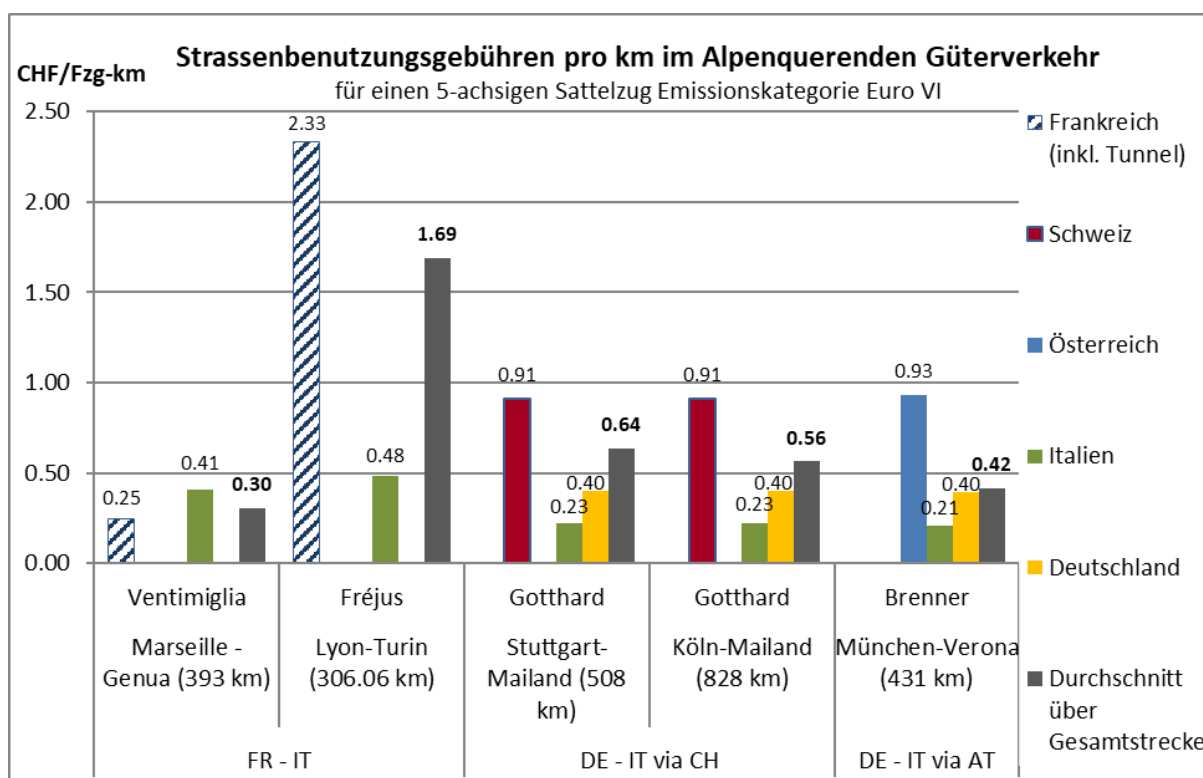


Abbildung 34: Strassenbenutzungsgebühren pro Fahrzeugkilometer in CHF/km auf typischen Relationen im alpenquerenden Güterverkehr über französische, schweizerische und österreichische Alpenübergänge⁵⁰.

Pro Kilometer sind die Strassenbenutzungsgebühren auf der Strecke Lyon–Turin mit 2.33 CHF/km mit Abstand am höchsten, vor allem aufgrund der hohen Gebühr für die Benutzung des Fréjus-Tunnels. Relationen über den Mont Blanc-Tunnel dürften in einer vergleichbaren Grössenordnung liegen, da dort identische Tunnelgebühren anfallen. Eine Fahrt über den westlichsten Alpenübergang Ventimiglia ist dagegen mit 0.30 CHF/km deutlich günstiger.

Die Relationen zwischen Stuttgart und Mailand sowie auf der Strecke Köln–Mailand führen aufgrund des relativ hohen Schweizer Streckenanteils zu Benutzungsgebühren (deutsche und italienische Autobahnmaut sowie LSVA) von 0.64 bzw. 0.56 CHF/km. Am günstigsten ist der durchschnittliche Kilometerpreis der Relation München–Verona (über den Brenner): dort betragen sie 0.42 CHF/km, trotz des hohen Preises je km für den Abschnitt Innsbruck–Brenner.

Diese Analyse verdeutlicht die im Vergleich zur Schweiz tiefen Strassenbenutzungsgebühren für den Schwerverkehr, insbesondere auf den nördlichen und südlichen Zulaufstrecken zu den Alpenübergängen. Dadurch bestehen an diesen Übergängen weiterhin nur geringe Anreize für eine Verlagerung von Verkehren auf die Schiene. Erst mit Gebühren, welche die vollen externen Kosten berücksichtigen, würden die nötigen Anreize geschaffen, verstärkt auf umweltfreundlichere Verkehrsträger zu setzen.

4.12.3 Übrige Rahmenbedingungen des alpenquerenden Güterverkehrs

Über die in diesem Kapitel geschilderten Verlagerungsinstrumente hinaus existieren weitere Rahmenbedingungen für den Strassengüterverkehr, die für die Verlagerung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs unterstützend wirken.

- *LSVA-Rückerstattung im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs gemäss Art. 4 Abs. 3 SVAG:* Bei Fahrten im Vor- und Nachlauf des UKV erhalten die Halterinnen und Halter von Fahrzeugen, die der LSVA unterliegen, vom Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG)

⁵⁰ Quelle: für Österreich <http://maps.asfinag.at/mautkalkulator/>. Umrechnung in CHF auf Basis Mittelkurs Juni 2019 (1.1461 CHF/EUR).

gemäss Richtlinie⁵¹ auf Antrag eine Rückerstattung. Der Umschlag der Behälter zwischen Strasse und Schiene muss hierfür in der Schweiz (inkl. Basel–Weil) erfolgen. Die Rückerstattung beläuft sich je nach Behältergrösse auf 15 bis 33 Franken pro Fahrt.

Die Rückerstattung der LSVA wird mit der Vorlage zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes, die am 01.01.2026 in Kraft treten soll, abgeschafft und durch einen sog. «Umschlags- und Verladebeitrag» ersetzt. Details hierzu werden in der Gütertransportverordnung festgelegt.

- *Gewichtslimite und Abmessungen von SGF*: Unter anderem regelt das Landverkehrsabkommen die Gewichtslimite im Strassengüterverkehr. Gemäss Artikel 8 des Landverkehrsabkommens darf der Güterverkehr nur mit Fahrzeugen abgewickelt werden, deren tatsächliches Gesamtgewicht in beladenem Zustand nicht mehr als 40 Tonnen beträgt. Eine Ausnahme bildet der Vor- und Nachlauf im kombinierten Verkehr, wo 44 Tonnen zulässig sind.
- *Kabotageverbot*: Seit dem Jahr 2005 ist die grosse Kabotage für die Schweiz vollständig liberalisiert. Die kleine Kabotage, das heisst die Durchführung von gewerblichen Strassentransporten, bei denen sowohl Auf- als auch Abladeort auf dem Gebiet der Schweiz liegen, darf weiterhin nur von in der Schweiz zugelassenen Unternehmen durchgeführt werden. Der Kabotageverkehr unterliegt der in Artikel 9 Absatz 1 des Landverkehrsabkommens genannten schweizerischen Genehmigung für die schweizerischen Verkehrsunternehmer.

Die allgemeinen Rahmenbedingungen im Bereich Strassengüterverkehr blieben in der Berichtsperiode unverändert.

4.13 Stand Verlagerungsinstrumente und flankierende Verlagerungsmassnahmen: Fazit

Der Rückblick auf die Entwicklung der verschiedenen Instrumente und Massnahmen in der Berichtsperiode bestätigt, dass die beschlossenen und umgesetzten oder schrittweise weiterentwickelten Verlagerungsinstrumente – NEAT, LSVA und Bahnreform – grundsätzlich weiterhin ihre Wirkung entfalten. Zugleich setzen die verschiedenen flankierenden strassen- und schienenseitigen Verlagerungsmassnahmen an verschiedenen Punkten in der Wertschöpfungskette des alpenquerenden Güterverkehrs an und unterstützen den Verlagerungsprozess. Es zeigt sich, dass die einzelnen Instrumente und flankierenden Massnahmen wirken und jeweils wichtige Elemente in der Gesamtkonzeption der Verlagerungspolitik darstellen. Dank ihnen kann die Verlagerungspolitik in Form einer gesamthaften umfassenden Konzeption grundsätzlich weitergeführt werden.

Die Herausforderungen im Kontext dieser Massnahmen und Instrumente bestehen in der Nachhaltigkeit der Wirkung, insbesondere mit Blick auf die Inwertsetzung der NEAT in Form von Kapazitäts- und Produktivitätseffekten angesichts einer immer unzuverlässigeren Bahninfrastruktur auf den Zulaufstrecken zur NEAT im Ausland.

Das nachfolgende Kapitel 5 legt dar, in welchen Bereichen der Bundesrat in der kommenden Berichtsperiode ansetzen möchte, um die von der NEAT erwarteten Kapazitäts- und Produktivitätseffekte wieder besser zugunsten der Verlagerung zur Wirkung kommen zu lassen.

⁵¹ Richtlinie 15-02-10 Rückerstattung für Transporte im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV): https://www.bazg.admin.ch/bazg/de/home/informationen-firmen/verkehrsabgaben-und-strassenverkehrsrecht/schwerverkehrsabgaben-lsva-und-psva/pauschale-schwerverkehrsabgabe_psva_fuer-schweizer-fahrzeuge/rueckerstattung-fuer-fahrten-im-unbegleiteten-kombi-verkehr_ukv.html

5 Massnahmen zur Weiterentwicklung der Verlagerungspolitik: Handlungsfelder für die kommende Berichtsperiode Ausgangslage

Die Verkehrsentwicklung der zurückliegenden Berichtsperiode (Juli 2023 bis Juni 2025) wurde im Wesentlichen durch die schlechte Konjunktursituation in Europa geprägt. Bereits seit 2016 ist ein schrumpfender Gesamtmarkt des alpenquerenden Güterverkehrs durch die Schweiz feststellbar. Wie die in Kapitel 2 dargestellten Ergebnisse des Monitorings deutlich zeigen, ging der Anteil der Schiene innerhalb dieses schrumpfenden Gesamtmarktes jedoch deutlicher zurück als jener des Strassengüterverkehrs (siehe Kapitel 2.1.4 auf Seite 15). Dieser Bruch zum Trend der vorangegangenen Jahre bis 2020 manifestierte sich in der Berichtsperiode 2022-2024 deutlich. In diesem Zeitraum nahm die Zahl der alpenquerenden schweren Güterfahrzeuge um +3,5 Prozent zu, während das Aufkommen im alpenquerenden Schienengüterverkehr im gleichen Zeitraum um -9,3 Prozent zurückging. Im Vergleich zum Jahr 2016, also vor der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, liegt das Schienenaufkommen 2024 um -10,5 Prozent tiefer. Entsprechend ging der Marktanteil der Schiene am alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz von 74 Prozent im Jahr 2021 auf rund 70 Prozent im Jahr 2024 zurück. Die Entwicklung im 1. Halbjahr 2025 zeigt, dass dieser Trend anhält und sich sogar weiter verstärkt, so dass der Schienengüterverkehr weitere Marktanteilsverluste zu verzeichnen hat.

Diese Entwicklungen sind nicht ausschliesslich Folge der schlechten Infrastrukturverfügbarkeit und der daraus resultierenden mangelhaften Qualität des Schienengüterverkehrs auf der Nord-Süd-Achse. Dennoch trägt die aktuell äusserst schlechte Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur, und hier vor allem auf den Zulaufstrecken in Deutschland, entscheidend dazu bei, dass die Branchenakteure keine neuen Mengen mehr akquirieren können und mittlerweile sogar wieder an die Strasse verlieren (vgl. Ziffer 4.2.5).

Indizien, welche auf eine Verbesserung dieser Situation hindeuten, sind derzeit nicht erkennbar. Vielmehr lassen die geplanten Bautätigkeiten auf den nördlichen und südlichen Zulaufstrecken zur NEAT in den kommenden Jahren bis 2029 (siehe Kapitel 5.2) befürchten, dass sich die geschilderte negative Entwicklung in den kommenden Jahren weiter fortsetzt. Dies kann zur Folge haben, dass die verladende Wirtschaft zunehmen wieder Alternativen zum Bahntransport und eine Rückkehr zum Strassengüterverkehr in Erwägung zieht und entsprechend längerfristig wirksame Investitionsentscheide fällt, die nicht mehr auf den Schienengüterverkehr setzen.

Es besteht somit die konkrete Gefahr, dass dieser negative Trend bei der Verlagerungspolitik nachhaltig anhält, sich schrittweise verstärkt und die in den vergangenen Jahren erzielten, positiven Ergebnisse der Verlagerungspolitik zunichtemacht. Die Abkehr von diesem Trendbruch ist aktuell vorderstes Ziel der Verlagerungspolitik in der kommenden Berichtsperiode. Der Bundesrat ist entschlossen, dieser Entwicklung aktiv gegenzusteuern.

Die Handlungsfelder aus Sicht des Bundesrats werden in den verschiedenen Ziffern von Kapitel 5 dargestellt:

Instrument / Massnahme	Handlungsfeld für kommende Berichtsperiode	Kapitel
NEAT (inkl. 4-Meter-Korridor): Modernisierung der Schieneninfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> – Langfristig: Moderne Produktionsbedingungen auf allen Zulaufstrecken zur NEAT – Zusammenspiel von Fahren und Bauen optimieren – Kurzfristig: Erhöhung der Resilienz des Betriebs durch zusätzliche Pufferkapazitäten 	5.2 - 5.5
LSVA	<ul style="list-style-type: none"> – Botschaft zur Weiterentwicklung, laufende Prüfung der Anpassung an die Teuerung 	5.8
Bahnreform: Liberalisierung des Schienengüterverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> – Weiterführung, kein Fokus 	--
Bestellungen im UKV	<ul style="list-style-type: none"> – Prüfung der Fortführung nach 2030 in verschiedenen Varianten 	5.10
Bestellungen im begleiteten KV (Rola)	<ul style="list-style-type: none"> – Abfedern der Auswirkungen der Einstellung – Gezielte Unterstützung des Wechsels in den UKV 	5.9
Förderung von KV-Investitionen	<ul style="list-style-type: none"> – Unveränderte Weiterführung der bestehenden Massnahmen, kein Fokus 	--
Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen	<ul style="list-style-type: none"> – Unveränderte Weiterführung der bestehenden Massnahmen, kein Fokus 	--
Gefahrguttransporte Simplon	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung Road Map 2025 des Kantons Wallis, kein Fokus 	5.11
Alpentransitbörse oder andere limitierende Schwerverkehrsmanagementmassnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Keine Aktivität 	--
Unterstützung der Branche bei Verbesserung der Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> – Intensivierung des Branchendialogs zu verlagerungspolitischen Themen – Timetable Redesign (TTR) 	5.6, 5.7
Automatisierung und Sicherstellung eines sicheren Schienengüterverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung der Implementierung der DAK – Fortführung des sicheren Bahnbetriebs und Umsetzung der Erkenntnisse aus dem Gotthard-Ereignis. 	5.12, 5.13

Tabelle 15: Übersicht der Handlungsfelder des Bundes für die kommende Berichtsperiode

Die Massnahmen haben alle zum Ziel, der aktuellen negativen Entwicklung bei der Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene entgegenzuwirken. Dies muss vor allem durch die Wiederherstellung eines stabilen Schienengüterverkehrsbaus und die Aktivierung zusätzlicher Infrastrukturkapazitäten auf den Zulaufstrecken zur NEAT im Ausland erfolgen. Konkret geht es dem Bundesrat um die Sicherstellung einer ausreichenden, den Bedürfnissen des Marktes entsprechender Infrastrukturverfügbarkeit, insbesondere bei geplanten und ungeplanten Sperrungen, das konsequente Streben nach einer Modernisierung der Infrastruktur auf den Zulaufstrecken zur NEAT im Ausland, die Prüfung von Massnahmen zur Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs sowie die Weiterentwicklung der LSVA.

Mit den Massnahmen signalisiert der Bundesrat auch, dass er die Fortführung der Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene als zwingend notwendig erachtet. Er ist bereit, hierfür alle geeigneten und verhältnismässigen Massnahmen einzusetzen, um der verladenden Wirtschaft und den Transportunternehmen vorteilhafte Rahmenbedingungen für den alpenquerenden Schienengüterverkehr zu ermöglichen.

5.2 Modernisierung der Bahninfrastruktur: Bessere Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr im Ausland als zwingende Voraussetzung für eine erfolgreichere Verlagerungspolitik

Eine erfolgreiche Verlagerungspolitik benötigt einen internationalen Schienengüterverkehr, welcher marktgerechte und wachstumsorientierte Produktionsbedingungen vom Abfahrtsort bis zum Ziel vorfindet. Die Schweiz hat diese Rahmenbedingungen auf nationaler Ebene mit der Verfügbarkeit einer leistungsfähigen Bahninfrastruktur und einem bahnfrendlichen Regulativ weitgehend geschaffen.

Entsprechend sind die Anstrengungen des Bundes im Rahmen der Verlagerungspolitik immer mehr von den Rahmenbedingungen im Ausland abhängig. Dort erfüllen die Zulaufstrecken zur NEAT die Voraussetzungen einer leistungsfähigen und zuverlässigen Infrastruktur aktuell nicht. Es müssen sogar Rückschritte in der Verfügbarkeit und in der Folge Effizienzverschlechterungen verzeichnet werden, die die Wettbewerbsfähigkeit des alpenquerenden Bahngüterverkehrs beeinträchtigen. Dies verunmöglicht einen nachhaltigen Verlagerungstrend zugunsten der Schiene.

Die erfolgreiche Fortsetzung der Verlagerungspolitik bedeutet also zwingend deutliche Verbesserungen für den Bahngüterverkehr im Ausland auf den Zulaufstrecken zur Schweiz. Der Fokus möglicher Massnahmen muss so auf der Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Nord-Süd-Schienenachsen im angrenzenden Ausland liegen.

Die Aktivitäten des Bundes konzentrieren sich dabei auf zwei Ebenen:

- Langfristig: Es sollen dem Schienengüterverkehr auf allen Zulaufstrecken zur NEAT ausreichende Infrastrukturkapazitäten und harmonisierte Infrastrukturparameter für eine standardisierte und effiziente Bahnproduktion zur Verfügung stehen. Der Bundesrat konkretisiert mit diesem Verlagerungsbericht, welche Erwartungen für einen Ausbau der Zulaufstrecken in den verschiedenen Ländern bestehen.
- Kurzfristig: Es sind Massnahmen zu entwickeln und umzusetzen, die die aktuell sehr negativen Auswirkungen der umfangreichen Bautätigkeiten auf der Nord-Süd-Achse abfedern und Produktionsbedingungen ermöglichen, bei welchen der Schienengüterverkehr trotzdem ausreichend Fahrmöglichkeiten vorfindet. Dies umfasst auch mögliche Umleitungsstrecken zu den eigentlichen Zulaufstrecken.

5.2.1 Langfristig: Moderne Produktionsbedingungen auf allen Zulaufstrecken zur NEAT - Zielbild 2025-2040

Der Nord-Süd-Korridor durch die Schweiz mit der NEAT und den Zulaufstrecken in den Nachbarländern sind das Förderband der sog. «blauen Banane» und verbindet die wirtschaftlichen Zentren Nordwest- und Mitteleuropas mit dem Wirtschaftsraum Oberitalien, teilweise weiter. Herzstück dieser Achse ist die NEAT.

Mit der Inbetriebnahme der vollständig ausgebauten NEAT und des 4-Meter-Korridors ist der Ausbau der Infrastruktur für den schweizerischen Abschnitt des Nord-Süd-Korridors mit den wichtigsten Elementen abgeschlossen. Dem Schienengüterverkehr steht sowohl auf der Gotthard-Achse als auch der Lötschberg-Simplon-Achse eine moderne und leistungsfähige Infrastruktur zur Verfügung. Die mit der Inbetriebnahme der NEAT verbundenen Kapazitäts- und Produktivitätseffekte sind so eine zentrale Basis für einen erfolgreichen Verlagerungsprozess im alpenquerenden Schwerverkehr. Sie sind der folgenden Abbildung nochmals systematisch dargestellt:

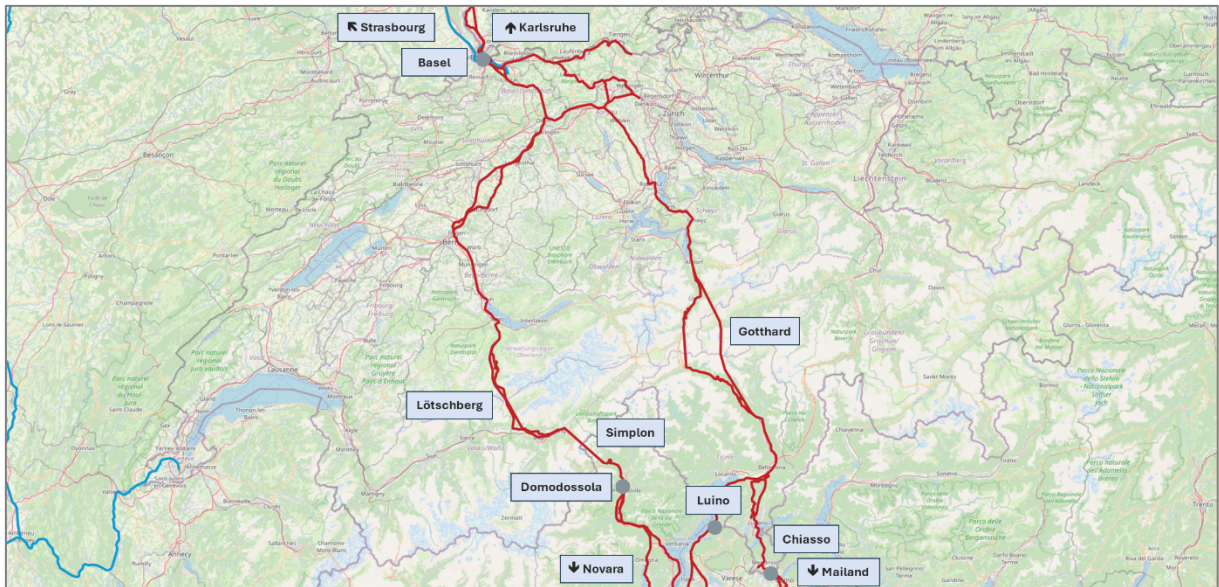


Abbildung 35: Verlauf des Güterverkehrskorridors Nordsee-Rhein-Mittelmeer in der Schweiz

Der Bundesrat hat wiederholt betont, dass für die Schweizer Verlagerungspolitik die Verfügbarkeit ausreichender Kapazitäten sowie harmonisierter Infrastrukturparameter wie Lichtraumprofil, Anhängelasten, Zugslängen für den internationalen Schienengüterverkehr nicht nur in der Schweiz, sondern auch auf den Zulaufstrecken zur NEAT im Ausland erforderlich sind. Nur so ist eine effiziente und möglichst «industrialisierte» Produktion im internationalen Schienengüterverkehr möglich. Die Wettbewerbsvorteile der Schiene können nur zur Entfaltung kommen, wenn von der Quelle bis zum Ziel der Waren eine Produktion unter einheitlichen technischen Bedingungen möglich ist. Hierfür hat die Schweiz mit Deutschland und Italien in der Vergangenheit verschiedene Vereinbarungen getroffen, deren Wirksamkeit mittel- bis langfristig spürbar werden soll.

Als für den Nord-Süd-Korridor und die NEAT bedeutende Zulaufstrecken sind vor allem folgende Strecken zu betrachten:

Italienische Streckenabschnitte Domodossola–Borgomanero–Novara, Domodossola–Arona, Luino und Chiasso als Zulaufstrecken zur NEAT

In Italien verbinden die Zulaufstrecken zur NEAT (Simplon, Luino, Chiasso) über verschiedene Äste die wichtigen Wirtschaftsräume Piemont, Lombardei westlich/östlich Mailand und weitere südlich/östlich gelegene Regionen Italiens (Piacenza, Bologna etc.) mit der NEAT und den Wirtschaftsräumen Mittel- und Nordwestmittel-Europas.

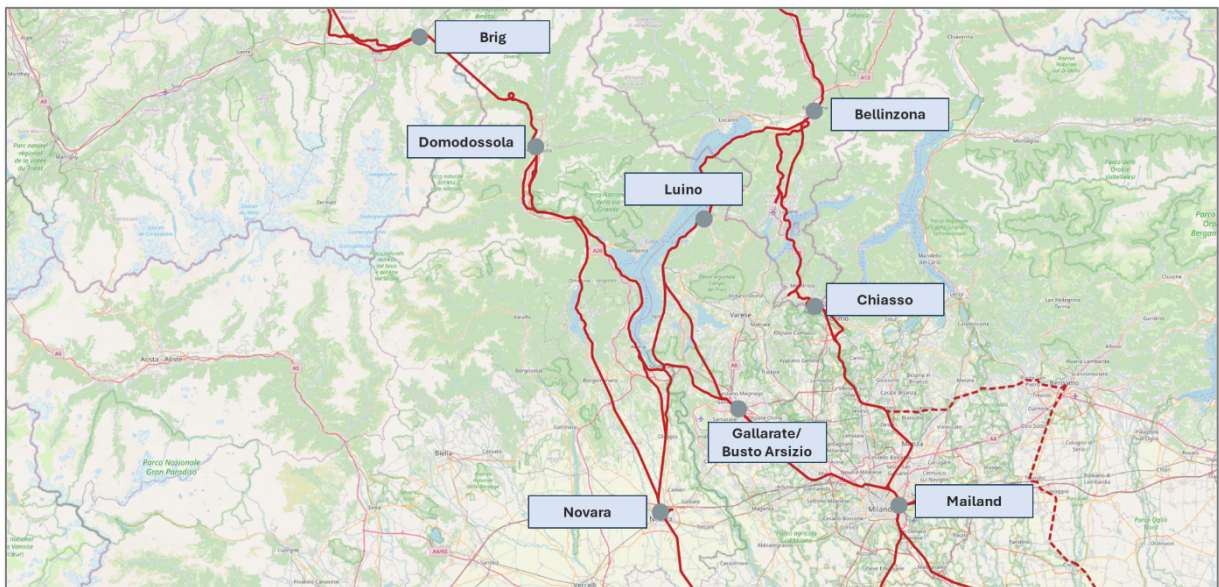


Abbildung 36: Südliche Zulaufstrecken zur NEAT

Die Schweiz und Italien haben auf diesen Strecken kapazitätssteigernde Massnahmen vereinbart, welche teilweise umgesetzt sind oder sich teilweise in Bau befinden. Auf der südlichen Fortsetzung der Gotthard-Achse können auf den Ästen via Luino und Chiasso im UKV lange Züge mit Lichtraumprofil für grossprofilige Ladeeinheiten (Eckhöhe 4 Meter) verkehren, ebenso auf der südlichen Fortsetzung der Lötschberg-Simplon-Achse von Domodossola nach Novara. Die Zufahrtlinie Domodossola–Mailand zur wichtigen Umschlagsanlage Busto Arsizio/Gallarate wird aktuell mit finanzieller Unterstützung der Schweiz ertüchtigt, damit dem Markt ab 2028 auch hier die moderne Infrastrukturstandards zur Verfügung stehen (siehe Kapitel 4.2). Im Zuge dieses Ausbaus wird es zukünftig auch möglich sein, über diese Strecke Novara als wichtigen Logistikstandort mit Zügen mit grossprofiligen Ladungen zu erreichen.

Rheintalbahn als NEAT-Zulaufstrecke in Deutschland

Die Wirtschaftsräume nördlich der Alpen (im Wesentlichen Rhein-Main, Rhein-Neckar, Rhein-Ruhr, Benelux, Nordseehäfen) sind in Deutschland im Wesentlichen über die Rheintalbahn Köln–Mainz–Mannheim–Karlsruhe–Basel angebunden. Die Kapazitäten dieser Strecke sind weitgehend erschöpft und führen vor allem durch die dichte Belegung durch Fernverkehrs-, Regional- und Güterverkehr, insbesondere in den verschiedenen Knoten zu Verspätungen und Qualitätsverlusten. Entsprechend ist in Deutschland der Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe–Basel, der rechtsrheinischen Zulaufstrecke zur NEAT im Gange. Die vereinbarten Kapazitäten werden vollständig allerdings erst Anfang der 2040er Jahre zur Verfügung stehen. Bis dahin bestehen teils deutliche Kapazitätsengpässe auf dieser wichtigsten nördlichen Zulaufstrecke zur NEAT. Ebenso wird es immer wieder zu mehrwöchigen Sperrungen auf den Zulaufstrecken in Deutschland kommen, um neue Ausbauten an das Bestandsnetz anzuschliessen oder einen umfassenden Substanzerhalt am Bestandsnetz zu ermöglichen. Zudem ist das veraltete Bestandsnetz sehr störungsanfällig.

Die nachfolgende Abbildung 37 zeigt den Planungs- und Realisierungsstand der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel mit Stand August 2024.

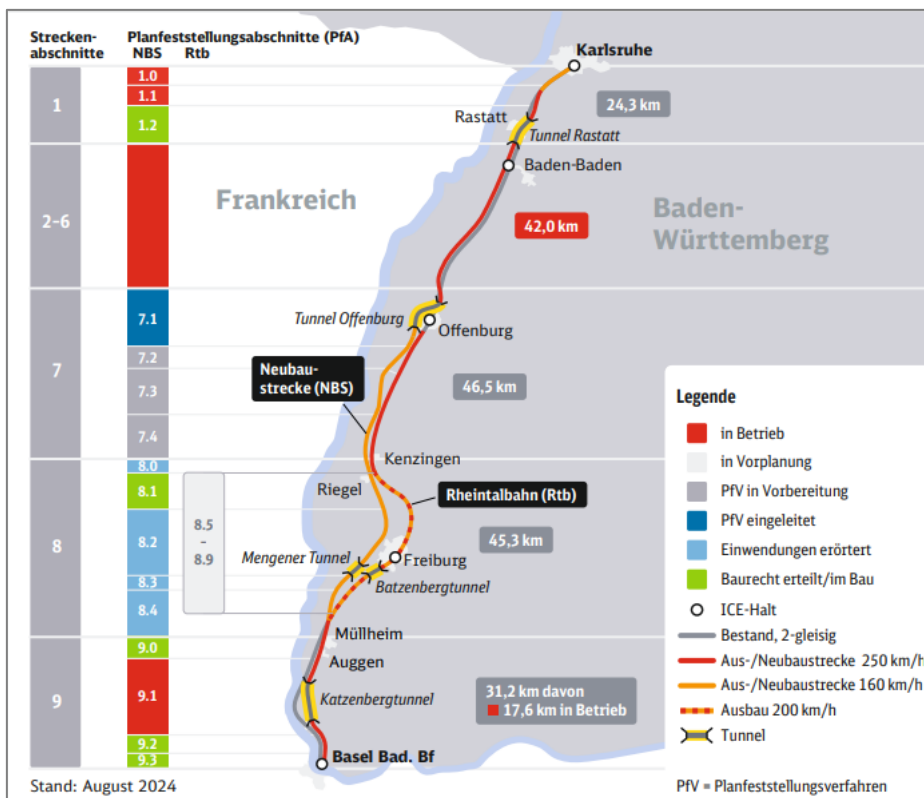


Abbildung 37: Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel, Planungs- und Realisierungsstand August 2024;
Abkürzungen: PfV = Planfeststellungsverfahren, BÜ = Bahnübergang (Quelle: Deutsche Bahn AG).

Die hier festzustellende intensive Bautätigkeit führt aktuell zu sehr grossen Einschränkungen für die Bahnproduktion und wird dies auch längerfristig weiterhin tun. Damit diese Einschränkungen nicht den Verlagerungsprozess nachhaltig negativ beeinflussen, sind aus Sicht des Bundesrats verschiedene flankierende Massnahmen erforderlich. Diese sind in den nachfolgenden Ziffern dieses Kapitels beschrieben.

Nach Aussagen der DB InfraGO besteht aber mittelfristig eine Perspektive für Verbesserungen der Baustellensituation auf diesem Abschnitt. Für folgende Baumassnahmen wird in den kommenden Jahren die Übergabe in den operativen Betrieb erwartet:

- Herbst 2025: Fertigstellung des Abschnitts Müllheim–Katzenbergtunnel
- 2026: Inbetriebnahme Tunnel Rastatt
- 2026: Fertigstellung des Abschnitts Katzenbergtunnel–Haltingen/Weil

Die weiteren Ausbaumassnahmen der Strecke Karlsruhe–Basel werden «betriebsfern» umgesetzt. Als Folge auf mehreren Streckenabschnitten werden nach Aussage der DB InfraGO somit vier oder sogar sechs Gleise für die Verkehrsabwicklung zur Verfügung stehen. Gleichzeitig sollen nur noch wenige Bautätigkeiten in Nähe der bestehenden Infrastruktur stattfinden. Dies wird gemäss DB InfraGO dazu führen, dass schrittweise die Kapazitäten auf der Rheintalbahn erhöht und die Störungsanfälligkeit reduziert werden kann. DB InfraGO stellt in Aussicht, dass ab 2028 spürbare Verbesserungen zu verzeichnen sein sollten.

Linksrheinische Zulaufstrecke Luxemburg–Metz–Strasbourg–Basel

Die linksrheinische Achse Niederlande–/Belgien–/Luxemburg–Metz–Strasbourg–Basel via Frankreich ist integraler Bestandteil des europäischen Güterverkehrskorridors Nordsee-Rhein-Mittelmeer und seit vielen Jahr Teil des europäischen TEN-T-Netzes. Bisher ist es nicht gelungen, diese Zulaufstrecke zu einer für den Gütertransport attraktiven Achse auszubauen, obwohl mit ihr die Wirtschaftsräume in den

Benelux-Staaten in gleicher Weise angebunden werden könnten wie via Deutschland. Zudem werden mit dieser Zulaufstrecke auch die Wirtschaftsräume Nordostfrankreichs angeschlossen. Der Ausbau dieser Zulaufstrecke ist aktuell eine zentrale Massnahme für die Weiterentwicklung der Verlagerungspolitik und wird unter Ziffer 5.2.3 beschrieben.

Alle genannten Zulaufstrecken sind Teil des Kernnetzes des Korridors Nordsee-Rhein-Mittelmeer entsprechend Verordnung (EU) 2024/1679.

Ergänzend zu den beschriebenen Zulaufstrecken bestehen im Süddeutschland verschiedenen Strecken, die eine Redundanz zur Rheintalbahn herstellen und diese somit entlasten können. Jedoch ist auf diesen Strecken die für einen modernen Schienengüterverkehr erforderliche Leistungsfähigkeit bis heute nicht vorhanden. Aus verlagerungspolitischer Sicht besteht trotzdem die Notwendigkeit eines systematischen Einbezugs. Dies betrifft vor allem die folgenden Strecken:

- Strecke Würth–Lauterbourg–Strasbourg (siehe Kapitel 5.3.3)
- Gäubahn Stuttgart–Singen–Schaffhausen–Othmarsingen (siehe Kapitel 5.4)

Die nachfolgende Übersichtskarte zeigt die aktuellen Kapazitäten und die aus Sicht des Bundesrats anzustrebende Kapazitätsentwicklung für den Schienenentwicklung auf den verschiedenen genannten Zulaufstrecken zur NEAT. Die genannten Kapazitäten stellen den Zustand ohne Baustellentätigkeit dar.

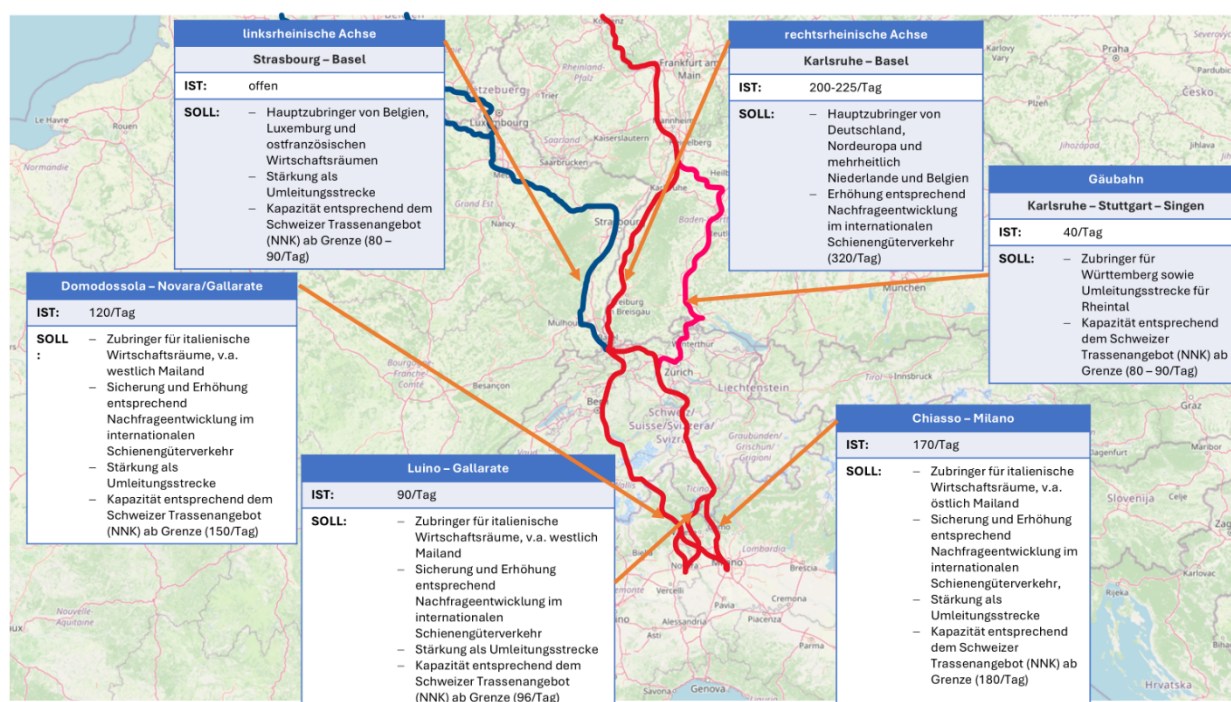


Abbildung 38: Aktuelle und geplante Kapazitäten auf den Zulaufstrecken zur NEAT

Für den Bundesrat ist offensichtlich, dass für eine erfolgreiche und nachhaltig wirksame Verlagerungspolitik im Zielzustand die Zulaufstrecken so ausgebaut sein müssen, dass auf allen Strecken moderne Produktionsbedingungen gelten. Idealerweise solle dieser Zustand bis 2040 erreicht sein.

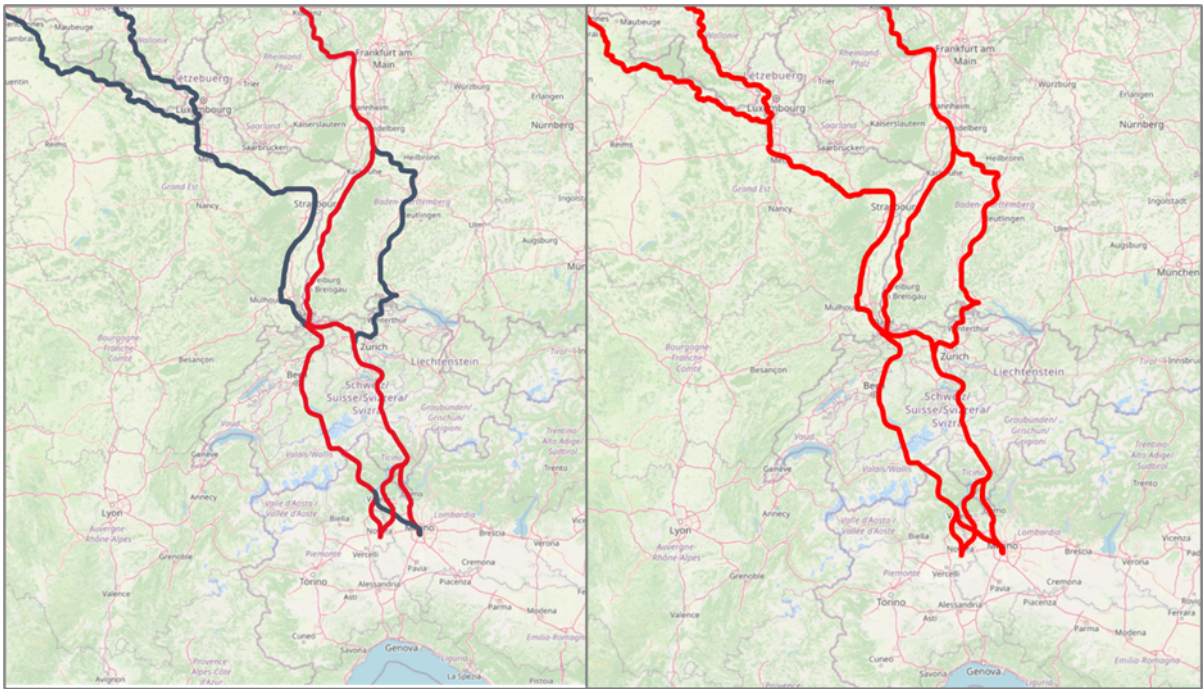


Abbildung 39: Ist- und Zielzustand P400 auf dem Nordsee-Rhein-Mittelmeer-Korridor (vereinfacht).

Die Bereitstellung moderner Produktionsbedingungen erfordert Infrastrukturmassnahmen in den folgenden Ausprägungen:

- Die Kapazitäten der verschiedenen Strecken für den Bahngüterverkehr sind entsprechend der Nachfrageentwicklung zu entwickeln und am Markt anzubieten. Die Kapazitäten sind für die verschiedenen Angebote im Bahngüterverkehr zu sichern. In der Summe müssen die Zulaufstrecken im Ausland bis zur Schweizer Grenze mindestens die gleiche Zahl Trassen für den Bahngüterverkehr aufweisen, wie sie von Schweizer Seite bis zum entsprechenden Grenzbahnhof vorgesehen sind.
Für die kommenden Berichtsperioden ist zu konkretisieren, in welchem Umfang Kapazitäten für den Schienengüterverkehr auf den verschiedenen Zulaufstrecken in den verschiedenen Zeithorizonten angestrebt werden.
- Auf allen Zulaufstrecken müssen für gleiche Produktionsbedingungen im Regelbetrieb die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur für das Kernnetz/erweiterte Kernnetz der Verordnung (EU) 2024/1679 gelten. Dies sind vorrangig der Betrieb von Güterzügen mit einer Zuglänge von mindestens 740 m (einschliesslich der Triebfahrzeuge), die Befahrbarkeit von mehr als 75 % des Streckenabschnitts für Güterzüge auf Güterverkehrsstrecken mit einer Geschwindigkeit von mindestens 100 km/h sowie die Befahrbarkeit mit Güterzügen des kombinierten Verkehrs mit Standard-Ladeeinheiten mit bis zu 4 Metern Eckhöhe.
- Auf allen Zulaufstrecken ist das europäische Zugsicherungssystem ERTMS entsprechend den Vorgaben aus der TEN-T-Verordnung 2024/1679 der EU einzuführen: bis 2050 im Gesamtnetz, bis 2040 im erweiterten Kernnetz und bis 2030 im Kernnetz.

Der Bundesrat wirkt in allen bilateralen und multilateralen Kontakten mit den Anrainerstaaten der Zulaufstrecken und auf europäischer Ebene darauf hin, dass der Ausbau der Zulaufstrecken beschleunigt wird und möglichst moderne Produktionsbedingungen für den Bahngüterverkehr geschaffen werden. Dies bedingt für verschiedene Zulaufstrecken eine Erhöhung der Trassenkapazitäten für den Schienengüterverkehr.

5.2.2 Ausbau und Substanzerhalt unter Aufrechterhaltung eines marktverträglichen Infrastrukturangebots

Die beschriebenen Anforderungen an die Bahninfrastruktur der Zulaufstrecken mit ausreichenden Güterverkehrskapazitäten und effizienten Produktionsbedingungen entlang der Nord-Süd-Achsen kann nur erreicht werden, wenn die verschiedenen Strecken der Nord-Süd-Achse Gegenstand einer gezielten verkehrspolitischen Investitions- und Ausbaupolitik der verschiedenen Infrastrukturbetreiberinnen bzw. Staaten entlang der Achsen werden. Der Bundesrat begrüsst und unterstützt die Bemühungen der verschiedenen Staaten entlang der Nord-Süd-Achsen, die Zulaufstrecken zur NEAT als moderne Infrastruktur aufrechtzuerhalten und möglichst schnell zu modernisieren und zu ertüchtigen.

Ausbau und Substanzerhalt der Schieneninfrastruktur sind unbestritten Grundvoraussetzungen eines zukunftsfähigen und modernen Schienengüterverkehrs. Der Ausbau der Infrastruktur schafft neue Kapazitäten und erweitert gegebenenfalls die Parameter der Infrastruktur. Die Schweiz profitiert direkt vom Ausbau der Zulaufstrecken zur NEAT im In- und Ausland. Diese Ausbauten sind teilweise durch Abkommen mit den Nachbarstaaten vereinbart bzw. in Aussicht gestellt und tragen dazu bei, die Leistungsfähigkeit der Zulaufstrecken auf die erwartete Nachfrage anzupassen. Der Substanzerhalt dient durch Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der Anlagen und Anpassungen an den Stand der Technik der Zuverlässigkeit der Bahninfrastruktur und der Sicherheit des Bahnbetriebs.

Sowohl Substanzerhalt als auch Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur sind während der Bauphasen nicht ohne negative Auswirkungen auf das konkrete Infrastrukturangebot und die Produktionsbedingungen, insofern die Bautätigkeit am Bestandsnetz oder bestandsnah erfolgt. Totalsperrungen, Reduktion auf einspurige Streckenführungen oder ausgeweitete Unterhaltsfenster können die Konsequenz sein.

Für die konkrete Ausgestaltung dieser Bautätigkeiten müssen daher die Auswirkungen auf das Angebot und damit die verbunden mögliche negative Auswirkungen auf die Nachfrage einbezogen werden. Für Bautätigkeit auf den Korridorstrecken der Nord-Süd-Achsen ist es unabdingbar, dass während aller Bauphasen ein Mindestangebot an Trassenkapazitäten für den Güterverkehr sichergestellt bleibt. Im Zusammenspiel mit möglichen Umleitungs- oder Alternativstrecken muss es möglich sein, die Güterzüge zumindest im Umfang der Bestandsverkehre ohne deutliche Qualitätseinbussen zu führen. Dabei sind Umleitungen möglichst zu minimieren und grossräumige Umfahrungen möglichst zu vermeiden, so dass den Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht unverhältnismässig grösserer Einsatz an Ressourcen entsteht, der wiederum die finanzielle Leistungsfähigkeit der Akteure einschränken würde.

Vor allem für den Fall geplanter Totalsperrungen sind vorab planerisch grundsätzlich für alle Streckenabschnitte und für jede einzelne Baumassnahme für die jeweils betroffene Strecke alternative Strecken für die Umleitung von Güterzügen zu bezeichnen. Dies in Abstimmung mit den Gremien des Güterverkehrskorridors Nordsee-Rhein-Mittelmeer bzw. den Infrastrukturbetreiberinnen auf den Zulaufstrecken. Solche vorgängig erarbeiteten Konzepte können so auch für unvorhergesehene Unterbrechungen und andere Ereignisse Anwendung finden.

Es sind für Total- und Teilsperrungen eindeutige und verlässliche organisatorische Vorkehrungen zu erarbeiten, die das Vorgehen bei Streckenunterbrechungen regeln und eine transparente Verfügbarkeit der Umleitungskonzepte gewährleisten. Hierfür sind auch die Nutzungsbedingungen für die bezeichneten Alternativstrecken im Falle von Betriebsstörungen (Anforderungen an Traktion, Zugslängen, Notfahrplan, Weisungsrechte, Verpflichtung zu gegenseitiger Hilfe etc.) zu erarbeiten und allen Nutzern, vor allem den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur Verfügung zu stellen.

Auch muss die Verbesserung der Interoperabilität, insbesondere die Umsetzung des europäischen Zugsicherungssystems ETCS («European Train Control System»), für die bezeichneten Alternativstrecken in Priorität angestrebt werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass Züge, die auf den Korridorstrecken geführt werden, mit gleichem Rollmaterial und unverändert auch auf den Alternativstrecken verkehren können.

Die Redundanz zwischen den verschiedenen Strecken muss im operativen Bereich verbessert werden. Dafür ist eine massiv engere und institutionalisierte Zusammenarbeit als bisher erforderlich. Die Planung und Abstimmung geplanter Baumassnahmen zwischen den betroffenen Infrastrukturbetreiber und den betroffenen EVU müssen zwingend verbessert werden.

Für die Schweiz sind die oben genannten Anforderungen mit den Regelungen in der Eisenbahn-Netz-zugangsverordnung⁵² (hier Art. 11b Planbare Bauarbeiten) sowie den Bestimmungen der Leistungsvereinbarungen zwischen BAV und Infrastrukturbetreiberinnen bereits klar formuliert. Der Bundesrat mahnt für Baumassnahmen auf den Schweizer Abschnitte des Korridors eine konsequente Anwendung dieser Vorgaben an. Er fordert die schweizerischen Infrastrukturbetreiberinnen und das Bundesamt für Verkehr auf, in ihren Kontakten mit den Ministerien und Infrastrukturbetreiberinnen der Anrainerstaaten des Korridors darauf hinzuwirken, dass vergleichbare Regeln verbindlich und transparent auch auf den Zulaufstrecken zur NEAT zur Anwendung kommen.

Gemäss den Festlegungen in den Leistungsvereinbarungen des BAV mit den Infrastrukturbetreiberinnen hat das Unternehmen eine hohe Verfügbarkeit der Anlagen, den Schutz kritischer Infrastrukturen und eine möglichst stabile Verkehrsabwicklung unter Berücksichtigung der Produktivität und Effizienz im Betrieb und Substanzerhalt zu gewährleisten. Die Priorität in der Betriebsführung liegt im Güterverkehr auf die Sicherstellung der Transportketten. Im Störfall hat die Gewährleistung des Betriebs Vorrang vor der Pünktlichkeit des einzelnen Zuges.

Der Bundesrat wirkt in allen bilateralen und multilateralen Kontakten mit den Anrainerstaaten der Zulaufstrecken und auf europäischer Ebene darauf hin, dass Bauarbeiten weiterhin die Durchführung von Bahngütertransporten im Umfang der Bestandsverkehre und ohne deutliche Qualitätseinbussen zulassen.

5.2.3 Baustellensituation auf dem Güterverkehrskorridor Nordsee-Rhein-Mittelmeer 2026 und Folgejahre

In den vergangenen Jahren ist die Tendenz zu beobachten, die Bedürfnisse der «Bauseite» bei der Planung einer Baumassnahme zum Ausbau oder Substanzerhalt der Schieneninfrastruktur stärker zu gewichten als diejenigen des Betriebs. Die Tendenz zu länger andauernden Totalsperrungen von Strecken für grundlegende Ausbau- und Instandhaltungsmassnahmen ist dabei grundsätzlich nachvollziehbar, da sie die Kosten seitens Infrastrukturbetreiber für die Umsetzung einer Massnahme reduzieren. Dies steht im Spannungsfeld zum Anliegen von Eisenbahnverkehrsunternehmen, KV-Operateuren und verladender Wirtschaft, Verkehre möglichst planbar, regelmässig und in der Folge kostengünstig zu führen. Eine hohe Verfügbarkeit der Infrastrukturen entspricht dem Wunsch der Logistikwirtschaft nach möglichst flexiblen Produktionsmöglichkeiten.

Die in den vorangegangenen Kapiteln dargelegten Entwicklungen der vergangenen Jahre zeigen, dass dieses Optimum bis heute noch nicht gefunden ist. Auch ist die Abstimmung zwischen der Schweiz und den Nachbarländern und zwischen den «redundanten» Achsen oftmals nicht gewährleistet.

In der Folge werden die Baumassnahmen zu einer grossen Herausforderung für den Betrieb und die dafür verantwortlichen Unternehmen (EVU, KV-Operateure). Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn nicht nur eine Strecke, sondern gleichzeitig mehrere Strecken, die eine Redundanz herstellen würden, gleichzeitig gesperrt werden. Ein anderer Aspekt ist, wenn die Infrastrukturparameter auf den Umleitungsstrecken nicht denjenigen der gesperrten Strecke entsprechen. Als Beispiel zeigt die nachfolgende Abbildung die sowohl räumliche als auch zeitliche Kumulation der Bauarbeiten (rot: Totalsperrungen, gelb: Einspurbetrieb) auf der Nord-Süd-Achse (ehemaliger Güterverkehrskorridor Rhein-Alpen) zwischen Dezember 2023 und November 2024:

⁵² SR 742.122

			2023	2024											
			Dez	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
1	Pino Luino	Vollsperrung CH													
2	Löchlüt Bern	Vollsperrung CH													
3	Löchlüt Bern	Vollsperrung CH													
4	Riedbahn Frankfurt-Mannheim	Vollsperrung D													
5	Arona-Stresa	Vollsperrung I													
6	Stresa-Verbania	Vollsperrung I													
7	Laveno-Ternate	Vollsperrung I													
8	Iselle di Trasquera-Domodossola	Vollsperrung I													
9	Rastatt	Vollsperrung D													
10	Chiasso Rangierbahnhof Fascio U	Vollsperrung CH													
11	Chiasso Rangierbahnhof	Vollsperrung CH													
12	Emmerich-Oberhausen	Einspurbetrie D													
13	Rastatt	Einspurbetrie D													
14	Mumpf-Stein Säckingen	Einspurbetrie CH													
15	Osogna-Giustizia	Einspurbetrie CH													
16	Pozzo Negro-Faido	Einspurbetrie CH													
17	Bellinzona Sud-Giubiasco	Einspurbetrie CH													

Abbildung 40: Darstellung der zeitlichen Kumulation von Baustellen im Sommer 2024.

Vor allem die anhaltende Baustellensituation in Deutschland mit einer Vielzahl an Einschränkungen und als Ursache von Zugsausfällen und Verspätungen bereitet den Akteuren auf dem Güterverkehrskorridor Nordsee-Rhein-Mittelmeer weiterhin grosse Sorgen. Im Verlagerungsbericht 2023 hatte der Bundesrat bereits dieses Thema aufgegriffen und prognostiziert, dass die Bautätigkeiten die Abläufe im alpenquerenden Schienengüterverkehr in den kommenden Jahren massiv beeinflussen werden.

Der vorliegende Bericht hat im Kapitel 2.1.2 die Ergebnisse einer Analyse der verkehrlichen Auswirkungen der Bautätigkeiten im Jahr 2024 dargestellt. Sie zeigen, dass der alpenquerende Güterverkehr während der Vollsperrungen bei Rastatt und auf der Simplon-Achse erhebliche Mengenverluste in der Grössenordnung von rund -30 Prozent hinnehmen musste.

Für die Jahre 2026-2029 sind weitere intensive Ausbaumassnahmen zu erwarten, besonders auf dem deutschen Teil des Nordzulaufs. Auch wird die deutsche Infrastrukturbetreiberin DB InfraGO ihr Konzept «Hochleistungskorridore» in der kommenden Berichtsperiode weiterführen. Das Konzept sieht vor, wichtige Bahnstrecken in Deutschland während mehrmonatiger Vollsperrungen grundlegend zu sanieren.

Gemäss aktuellen Kenntnissen werden vor allem folgende Bautätigkeiten die Abläufe im alpenquerenden Schienengüterverkehr 2026 massiv beeinflussen:

- Totalsperrung der rechten Rheinstrecke Köln–Wiesbaden (Generalsanierung «Hochleistungskorridore»): in der zweiten Jahreshälfte 2026 plant die DB InfraGO eine fünfmonatige Vollsperrung im Abschnitt Troisdorf–Koblenz–Wiesbaden. Während dieser Zeit müssen sämtliche Züge, die normalerweise über die rechte Rheinstrecke geführt werden, über die links Rheinstrecke verkehren, wo sie sich die ohnehin knappen Kapazitäten mit dem Personenverkehr teilen müssen.
- Totalsperrung der Rheintalbahn Karlsruhe–Basel: Für den Sommer 2026 ist eine ein- und eine dreiwöchige Vollsperrung der Rheintalbahn Karlsruhe–Basel vorgesehen. Während dieser Zeit müssen sämtliche Züge, die normalerweise über die Rheintalstrecke geführt werden, die Schweiz und die NEAT über andere Strecken erreichen. Über die Rheintalstrecke als wichtigsten Zulauf zur NEAT im Norden werden in der Regel deutlich mehr als hundert Züge pro Tag geführt. Leistungsfähige Umleitungsstrecken mit passenden Infrastrukturparametern, die Umleitungen im UKV ohne massive Umwege und Zeit- und Qualitätsverluste zulassen würden, stehen nur begrenzt zur Verfügung.
- Totalsperrung Iselle–Domodossola: Für den Ausbau der Strecke Iselle-Domodossola auf das Profil P/C 80 ist eine zweimonatige Totalsperrung zwischen dem 29.05. und dem 27.07.2026

vorgesehen. Hinzu kommen je 40 Intervalle vor und nach der Totalsperrung, in denen die Strecke nochmals um rund 270-300 Minuten pro Tag gesperrt ist.

Die nachfolgende Abbildung 41 fasst die geplanten Voll- und Teilspernungen (mit Einspurbetrieb) auf dem Güterverkehrskorridor Nordsee-Rhein-Mittelmeer im Jahr 2026 zusammen. Gleichzeitig verdeutlicht sie die schwierigen Produktionsbedingungen, mit denen die Akteure im Nord-Süd-Schienengüterverkehr konfrontiert sind.

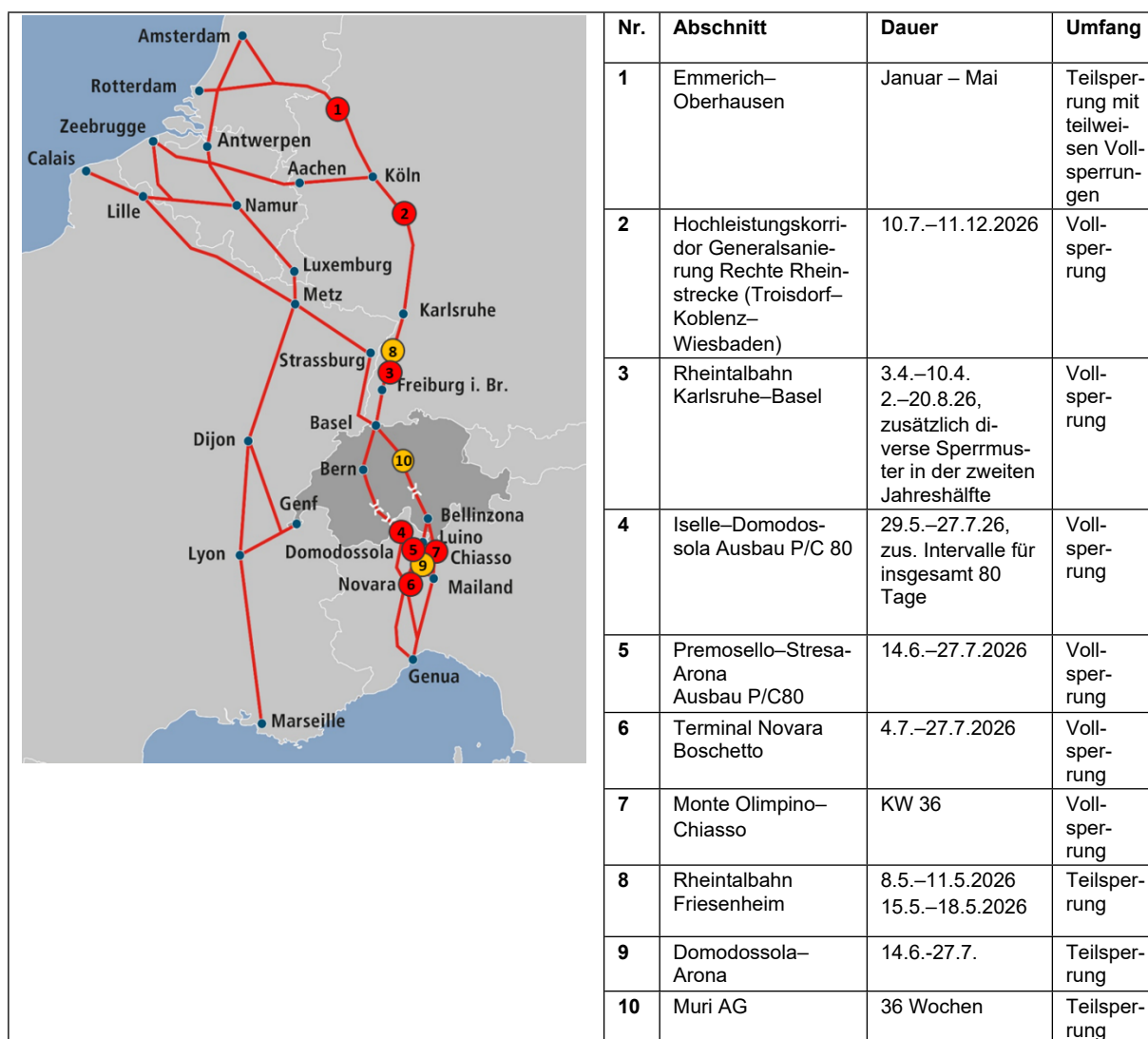


Abbildung 41: Geplante Voll- (rot) oder Teilspernungen (gelb) auf dem Nordsee-Rhein-Mittelmeer-Korridor 2026.

Nach dem Jahr 2026 sind bereits folgende, grossformatige Baumassnahmen auf den Zulaufstrecken zur NEAT im Norden und im Süden bekannt bzw. in Vorbereitung:

- *Vollsperrung Colmegna–Luino:* 01.01. – 31.01.2027
- *Vollsperrung Frankfurt–Darmstadt–Mannheim* (Generalsanierung «Hochleistungskorridore»): 05.02. – 09.07.2027.
- *Einspurbetrieb Rheintalbahn Offenburg–Leutersberg:* 04.06. – 09.07.2027.
Umwandlung einer ursprünglich zwei-monatigen Totalsperrung zur Hauptlastzeit. Aktuell wird von einer Umleitungskapazität von unter 50% der üblicherweise in diesem Zeitraum verkehrenden Anzahl Züge ausgegangen. Insbesondere existieren aktuell keine Umleitungsmöglichkeiten für Züge des kombinierten Verkehrs mit einer Eckhöhe von 4 Metern. Die Intervention der Güterverkehrs-EVU, die Sperre in den August 2027 zu verschieben, wurde bislang nicht beantwortet.

- *Vollsperrung Schaffhausen–Zürich* (Doppelspurausbau Jestetten–Lottstetten): 10.07.-15.08.2027. Ggf. Überschneidung mit der Massnahme Rheintalbahn.
- *Vollsperrung Iselle di Trasquera–Domodossola* (Ausbau 4-Meter-Korridor): 12.06.-02.07.2027 sowie während weiterer 200 Tage Totalsperrung für je 270-300 Minuten. Zusätzlich einspuriger Betrieb 03.05.-11.06.2027. Diese sehr komplexen Sperrmuster mit vielen Veränderungen erschweren die Trassenbestellungen und den täglichen Betrieb deutlich.
- *Vollsperrung Domodossola–Bivio Valle* sowie *Premosello – Arona*: 12.06.-21.07.2027
- *Vollsperrung Terminal Novara Boschetto*: 02.-28.08.2027
- *Vollsperrung linke Rheinstrecke Köln – Mainz* (linke Rheinstrecke, Generalsanierung «Hochleistungskorridore»): 04.02.–07.07.2028. Auswirkungen auf Kapazität Schienengüterverkehr auf Rechter Rheinstrecke.
- *Vollsperrung Rheintalbahn Offenburg–Leutersberg*: Zeitraum vsl. im Mitte August bis Mitte September 2028.
Folge der Umwandlung der ursprünglich im Jahr 2027 geplanten zwei-monatigen Totalsperrung in drei Bauabschnitte 2027-2029. Aktuell wird von einem Aufkommensverlust je Woche von rund einem Drittel bis zu zwei Dritteln ausgegangen. Die Branche hat eine Vorverlegung der Bauarbeiten in den August mit Verlegung einiger Bauarbeiten in der Schweizer beantragt.
- *Vollsperrung Aachen–Köln* (Generalsanierung «Hochleistungskorridore»): 22.06.-07.12.2029. Unterbrechung des Hauptzulaufs für Verkehre von und nach Belgien.
- *Vollsperrung Brücken Köln*: Juli 2028-Ende 2029.
- *Vollsperrung Mannheim–Karlsruhe* (Generalsanierung «Hochleistungskorridore»): 10.01.-27.06.2031

Die Vielzahl an geplanten Baustellen führt mit Blick auf die kommenden Berichtsperioden für die Jahre 2027 und 2028 zu erheblichen Herausforderungen. Insbesondere die vorgesehenen Bauarbeiten an der Rheintalbahn (Einspurbetrieb Offenburg–Leutersberg: 04.06. – 09.07.2027, Vollsperrung Offenburg–Leutersberg: Zeitraum vsl. im Mitte August bis Mitte September 2028) werden dazu führen, dass nicht genügend Kapazitäten für den Güterverkehr zur Verfügung stehen. Die Bauarbeiten betreffen Kalenderwochen, in denen das Verkehrsaufkommen sehr hoch ist.

(Anzahl Züge/Tag)	Rheintal Karlsruhe - Basel	Umleitung via Gäu- bahn	Umleitung via Linksrhein (Lau- terbourg–Basel oder Kehl–Basel)	Summe Trassen- kapazitäten
Normalfall	ca. 200	--	--	192
Baumassnahmen Rheintalbahn 2027	max. 100	40	10	146
Baumassnahmen Rheintalbahn 2028	0	40	10	50

Tabelle 16: Überblick der erforderlichen bzw. geplanten Kapazitäten während der Bauarbeiten 2027 und 2028.

Grundsätzlich befürwortet der Bundesrat die aktive Verbesserung der Schieneninfrastruktur in Deutschland im Rahmen des Konzepts Hochleistungskorridore. Allerdings ist aus Sicht des Bundesrates unverzichtbar, den EVU auf den Umleitungsstrecken ausreichend Kapazitäten zur Verfügung zu stellen, wie dies in Ziffer 5.2.2 dargestellt wurde. Dabei ist nicht nur die reine Anzahl der Trassen massgeblich. Vielmehr müssen die Umleitungsstrecken auch die Anforderungen der Züge an die Infrastrukturparameter erfüllen (z.B. an Lichtraumprofil, Anhängelasten, etc.). Bisherige Erfahrungen, verschiedene Rückmeldungen der betroffenen Branchenakteure und die obige Darstellung der aktuell verfügbaren Kapazitäten während den Bauphasen auf der Rheintalbahn in den Jahren 2027 und 2028 zeigen, dass dies in den bisherigen Planungen der DB InfraGO bis anhin viel zu wenig abgebildet wird.

Was für die Bautätigkeiten in Deutschland gilt, ist sinngemäss auch für die Baustellen auf Zulaufstrecken in anderen Ländern relevant. Insbesondere die Ertüchtigung der südlichen Zulaufstrecken zur

Lötschberg-Simplon-Achse in Italien wird in den nächsten Jahren ebenfalls zu zahlreichen länger andauernden Totalsperrungen und zusätzlichem Einspurbetrieb erfordern. Auch hier ist jedoch wichtig, die Bedürfnisse der EVU nach Fahrmöglichkeiten mit den erforderlichen Infrastrukturparametern zu berücksichtigen.

Sollte dies nicht möglich sein, so ist aus Sicht des Bundesrates auf eine Vollsperrung zu verzichten und ein eingleisiger Betrieb als Mindestangebot aufrecht zu erhalten, um den Verkehr dieser Züge während der Bautätigkeiten zu ermöglichen. Der Bundesrat wird in seinen Kontakten mit Deutschland und Italien auf diese Umstände hinweisen und empfiehlt auch den Schweizer Infrastrukturbetreiberinnen in ihren Austausch mit DB InfraGO und RFI, dies zu tun.

Der Bundesrat unterstreicht die Bedeutung der Verfügbarkeit ausreichender Kapazitäten für den Schienengüterverkehr während Bauarbeiten für eine erfolgreiche Verlagerungspolitik. Er wird in seinen Kontakten mit Deutschland und Italien weiterhin auf diese Umstände hinweisen und eine Einhaltung dieser Prämissen hinwirken.

5.3 Entwicklung der linksrheinischen Zulaufstrecke zur NEAT zu einer modernen und leistungsfähigen Bahninfrastruktur für den Güterverkehr:

Standberichte zum Stand der Umsetzung der Mo. 20.3003, 22.3000, 24.3389

Nördlich der Schweiz bildet die Rheintalbahn Karlsruhe–Basel die Hauptschlagader des Güterverkehrs auf der Nord-Süd-Achse. Kapazitäten sind knapp, der Ausbau ist im Gange, aber es wird noch bis Ende des Jahrzehnts baunah zu deutlichen Einschränkungen und zeitweisen Kapazitätsreduktionen kommen. Ebenso rücken Verzögerungen beim Ausbau in Deutschland wie auch die mangelnde Verfügbarkeit der deutschen Bahninfrastruktur rücken die Relevanz von Streckenredundanzen und die Verfügbarkeit von leistungsfähigen Umleitungsstrecken in den Vordergrund.

Für Transporte von und nach den Benelux-Staaten steht hier grundsätzlich der Bahnkorridor Belgien–(Luxembourg–)Frankreich–Basel zur Verfügung. Wie wiederholt betont, finden die Akteure des alpenquerenden Bahngüterverkehrs dort keine modernen Produktionsbedingungen vor. Insbesondere ist der Transport von grossprofiligen Ladeeinheiten nicht bzw. nur in Ausnahmefällen möglich. Entsprechend hat das Parlament mit den Motionen 20.3003 «Staatsvertrag für eine linksrheinische Neat-Zulaufstrecke»⁵³ und 24.3389 «Ausbau linksrheinischer Neat-Zubringer im Interesse der Verlagerung vorantreiben»⁵⁴ den Bundesrat aufgefordert, Massnahmen zu ergreifen, eine leistungsfähige linksrheinische Zulaufstrecke zu NEAT aus Belgien via Frankreich zu schaffen, um so die rechtsrheinische Zulaufstrecke via Deutschland zu entlasten und eine Redundanz zu ermöglichen.

Die Motion 22.3000 «Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen Neat-Zubringers Wörth-Strassburg»⁵⁵ fordert zudem den Bundesrat auf, zusätzlich den Ausbau der Verbindung Wörth–Lauterbourg zwischen Deutschland und Frankreich zu realisieren, um so im Rheintal zwischen Karlsruhe und Basel zuständige Redundanzen zu ermöglichen.

Die Schweiz hat ein sehr starkes Interesse, die linksrheinische Achse für einen marktorientierten Schienengüterverkehr auszubauen. Dies bedingt zuvorderst eine Anpassung des Lichtraumprofils, so dass auf den Zügen des UKV auch uneingeschränkt Sattelaufleger transportiert werden können (P/C 80, «4-Meter-Korridor»).

⁵³ Link zum Vorstoss: <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20203003>

⁵⁴ Link zum Vorstoss: <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20243389>

⁵⁵ Link zum Vorstoss: <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20223000>

5.3.1 Massnahmen auf französischer Seite

Der Ausbau zur Ertüchtigung von sechs Tunneln durch die Vogesen im Abschnitt Strasbourg-Metz mit einer Gesamtlänge von rund 4,7 km umfasst insbesondere folgende Massnahmen:

- *Tunnel Arzviller* (Länge: 2690 m)
- *Tunnel Hofmuhl* (Länge: 328 m bzw., 247 m)
- *Tunnel Lutzelbourg* (Länge: 439 m)
- *Tunnel Niederrheinberg* (Länge: 400 m)
- *Tunnel Niederrheinthal* (Länge: 493 m)
- *Tunnel Haut-Barr* (Länge: 304 m)

Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht die Lage der Tunneln im Abschnitt Saverne – Réding der Strecke Strasbourg – Metz.

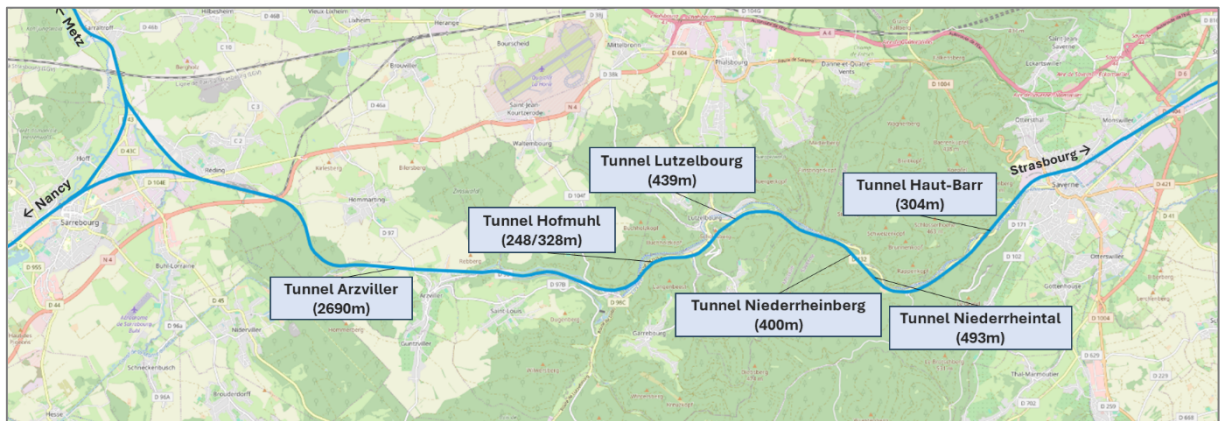


Abbildung 42: Lage der gegenständlichen Tunneln im Abschnitt Saverne–Réding der Strecke Strasbourg–Metz

Der Ausbau bewirkt, dass auch die Wirtschaftsräume Nordostfrankreichs und Luxemburg direkt über eine leistungsfähige Zulaufstrecke zur NEAT angebunden sind. Für den Bahngüterverkehr ab/nach Belgien besteht so neben der Streckenführung über Deutschland auch eine attraktive direkte Anbindung via Frankreich.

Nach einigen Jahren ohne Verhandlungsfortschritt konnten Bundesrat Albert Rösti und sein französischer Amtskollege Philippe Tabarot im Februar 2025 eine Absichtserklärung zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs auf der linken Rheinseite zwischen der Schweiz und Frankreich unterzeichnen.

Mit dieser Absichtserklärung vereinbaren die beiden Staaten konkrete erste Schritte zur Umsetzung einer leistungsfähigen linksrheinischen Güterverkehrsachse. Bis zum Abschluss der ersten Projektphase im zweiten Halbjahr 2027 ist die Umsetzung folgender Massnahmen vorgesehen, mit denen die notwendigen Entscheidungsgrundlagen für die nächsten Schritte geschaffen werden.

- Definition der gemeinsamen Interessen bei der Planung zum Ausbau der Achse Lille-/Metz-Strasbourg-Basel oder anderer relevanter Strecken entlang des linken Rheinufer im Hinblick auf einen leistungsfähigen Güterverkehr zwischen der Nordsee und der Schweiz sowie Italien festzulegen
- Festlegung der erforderlichen Infrastrukturmassnahmen, um die Entwicklung des Güterverkehrs auf leistungsfähige und wettbewerbsfähige Weise zu ermöglichen, gemäss den in der überarbeiteten TEN-V-Verordnung (2024/1679) festgelegten Standards für den kombinierten Verkehr
- Bereitstellung ausreichender Schienenkapazitäten zur Deckung des künftigen Bedarfs und zu diesem Zweck Einigung über den künftigen Trassenbedarf für den Güterverkehr
- Durchführung der erforderlichen Studien mit Unterstützung der Infrastrukturbetreiber und der Branche, um die Finanzierungs- und Umsetzungsmodalitäten zu klären sowie Festlegung der Planung der Ausbauarbeiten festzulegen
- Gegebenenfalls Einbeziehung weiterer Partner, wie beispielsweise Deutschland, Luxemburg und Belgien,
- Konkretisierung der Modalitäten für die Umsetzung, auf der Grundlage der Ergebnisse der durchgeführten Studien, gegebenenfalls in Form einer internationalen Vereinbarung, und dabei die Möglichkeit geprüft, Belgien in die Ausarbeitung einer solchen Vereinbarung einzubeziehen.
- Einrichtung einer Arbeitsgruppe zur Umsetzung dieser Massnahmen, welche mindestens zweimal jährlich zusammentritt und mit alternierendem Vorsitz zwischen der Schweiz und Frankreich.

Diese Massnahmen werden im Rahmen einer Arbeitsgruppe umgesetzt, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Ministerien und Infrastrukturbetreiber. Sie wird im dritten Quartal 2025 erstmals einberufen.

Die in der Absichtserklärung formulierten Massnahmen erlauben eine erste konkrete Umsetzungsphase für die mittelfristige Ausschöpfung des Potenzials der linksrheinischen Achse und die Behebung der Defizite in der Infrastruktur für die Entwicklung wettbewerbsfähiger Schienengüterverkehrsangebote auf der Nord-Süd-Achse.

Der Bundesrat wird sich in der kommenden Berichtsperiode regelmässig über die Arbeitsfortschritte informieren und darauf achten, dass die in der Absichtserklärung genannten Massnahmen in der zweiten Jahreshälfte 2027 abgeschlossen werden, damit zu diesem Zeitpunkt die Entscheidungsgrundlagen für die Umsetzung des Projekts vollständig vorliegen.

Unverbindliche Abschätzung des Investitionsvolumens

Für den beschriebenen Ausbau der linksrheinischen Achse liegen bis heute keine verlässlichen oder nur widersprüchliche Angaben zum Investitionsvolumen vor. Mit den oben beschriebenen Arbeiten soll eine Abschätzung als Basis für Verhandlungen vorliegen.

Eine erste Indikation zum Investitionsvolumen ist jedoch möglich, wenn als Grundlage die in der Botschaft 4-Meter-Korridor veranschlagten Kosten der Tunnel auf der Gotthard-Achse aus dem Jahr 2012 im Sinne eines Benchmarks herangezogen werden. Nimmt man die dort projektierten Kosten für diejenigen Tunnel, welche alleinig auf das Lichtraumprofil EBV ausgebaut wurden (ohne ergänzende Massnahmen wie Neubau zusätzlicher Tunnelröhren), so ergibt sich ein Medianwert von 79'000 Fr./m. (Preisbasis April 2012)⁵⁶.

⁵⁶ Für die Analyse herangezogen wurden die Tunnels Villnachern, Morschacher (Axen), Crocetto, Giustizia, Paradiso, San Martino, Maroggia, Coldrerio, Costa, Molincero, Dragonato.

Legt man diese Kosten je m Tunnelausbau auf die Länge der Tunnel in Frankreich von 4'654m um, so ergäbe dies Kosten von rund 300 – 400 Millionen Fr. Es ist jedoch zu beachten, dass diese Kalkulation keine zusätzlichen Kosten für die Anpassung weiterer Objekte auf der Strecke (Überführungen, Signalanlagen, Fahrstromanlagen, Perrondächer), zusätzliche kapazitätssteigernde Massnahmen (Bahnhofs- oder Streckengleise, Weichen etc.), Projektierungskosten sowie Unvorhergesehenes (z.B. Abdeckung des Kostenrisikos und der Unwägbarkeiten auf Stufe Vorprojekt) enthält.

Die tatsächlich zu erwartenden Kosten werden in den Planungen ausgearbeitet, welche das BAV nun mit dem französischen Ministerium sowie den Infrastrukturbetreibern in den kommenden beiden Jahren erarbeiten wird.

5.3.2 Massnahmen auf Schweizer Seite

Auf Schweizer Gebiet wird der Abschnitt St. Louis–Basel RB auf das Profil P400 erweitert. Die Umsetzung der Profilerweiterung erfolgt im Rahmen des Programms 4-Meter-Korridor. Die Kostenprognose der Profilanpassungen beläuft sich auf 114 Mio. Fr., welche über den Verpflichtungskredit des Bundes für die 4-Meter-Korridor-Projekte in der Schweiz finanziert werden.

Dies betrifft insbesondere die folgenden beiden Bauwerke:

- *Tunnel Kannenfeld* (Länge 800 Meter): Gleisabsenkung um 54 Zentimeter, Anpassung der Fahrleitung, Aufweitung Tunnelgewölbe auf der Rheinseite für den Bau des Fluchtwegs
- *Tunnel Schützenmatt* (Länge 286 Meter): Gleisabsenkung um 55 Zentimeter, Anpassung der Fahrleitung

Zusätzlich sind an verschiedenen Verkehrsbauwerken Profilanpassungen erforderlich. Die nachfolgende Karte verdeutlicht den Streckenverlauf im Stadtgebiet Basel sowie die Lage der beiden Tunnel.

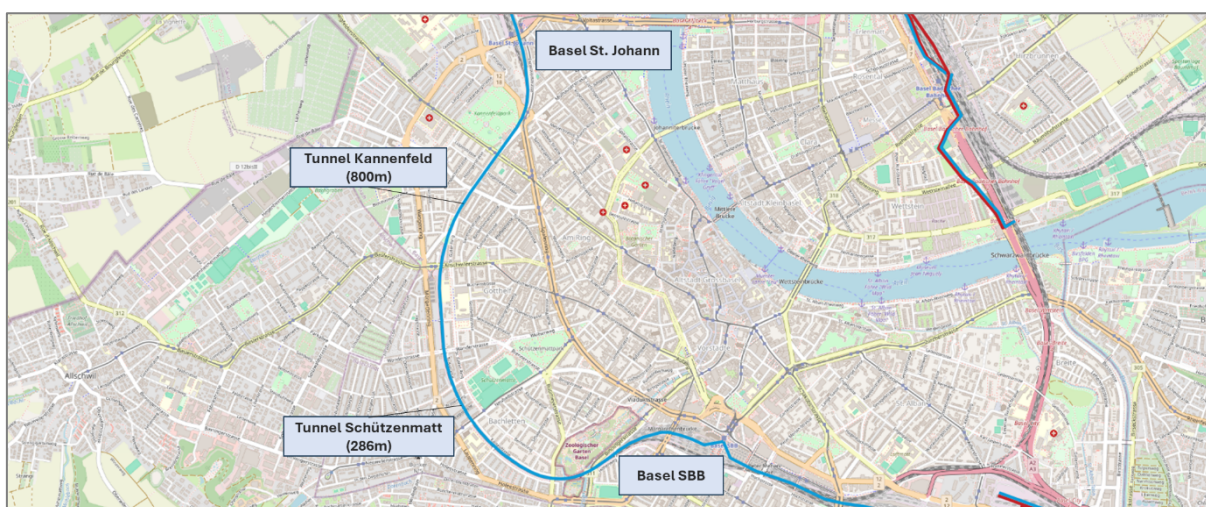


Abbildung 43: Streckenverlauf des Korridors Nordsee-Rhein-Mittelmeer im Stadtgebiet Basel und Lage der Tunnels Kannenfeld und Schützenmatt.

Für die Profilerweiterung der beiden Tunnel Schützenmatt und Kannenfeld hatte die Phase Bauprojekt mit der Einreichung des Plangenehmigungsverfahrens beim BAV im Dezember 2023 begonnen. Am 08. Mai 2024 begann die öffentliche Auflage des Projektdossiers während rund 30 Tagen in Basel im Rahmen des Bewilligungsverfahrens. Seit Mitte Juli 2025 liegt die Bewilligung für die vorbereitenden Arbeiten durch das BAV vor. Diese begannen am 10. August 2025 in Form zusätzlicher Weichen für einen provisorischen Spurwechsel, um den Einspurabschnitt möglichst kurz und so die Kapazitätseinbussen so gering wie möglich zu halten.

Der Beginn der Hauptarbeiten ist für April 2026 vorgesehen; der Abschluss der Massnahmen für Schweizer Abschnitte und die Inbetriebnahme ist für Ende 2029 anvisiert.

5.3.3 Ausbau des linksrheinischen NEAT-Zubringers Wörth – Strasbourg, Stand Umsetzung Motion 22.3000

Die in der zurückliegenden Berichtsperiode erfolgten Gespräche mit Deutschland und Frankreich zur Strecke Wörth–Lauterbourg–Strasbourg haben gezeigt, dass der Ausbau der Verbindung im Sinne der Motion 22.3000 «Weiterführung der erfolgreichen Verlagerungspolitik und Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit dank Ausbau des linksrheinischen Neat-Zubringers Wörth-Strasbourg»⁵⁷ hingegen kaum umsetzbar ist. Die Motion fordert konkret die Elektrifizierung der 71 km langen Strecke und den Ausbau auf die Infrastrukturparameter der europäischen Güterverkehrskorridore.

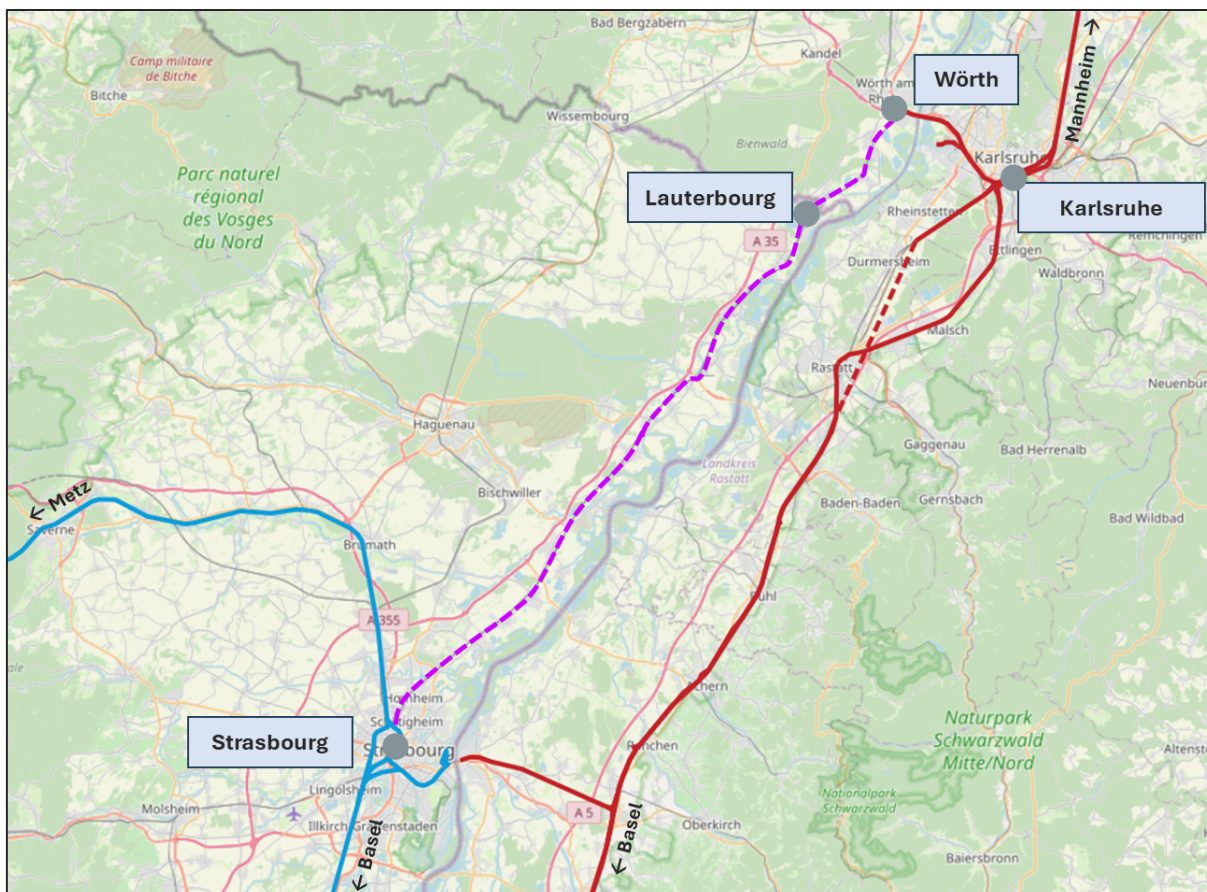


Abbildung 44: Verlauf der Strecke Wörth – Lauterbourg – Strasbourg

Zwar bietet diese Strecke bereits heute bei Umleitungen infolge Bauarbeiten eine beschränkte Alternative zur Strecke Karlsruhe–Offenburg (wie beispielweise während der Rastatt-Sperren im August 2017 und 2024). Im Rahmen des regelmässigen Austauschs haben sowohl Deutschland wie auch Frankreich deutlich ihre Ablehnung hinsichtlich eines Ausbaus dieser Strecke zum Zweck der Entwicklung des Güterverkehrs zum Ausdruck gebracht. Dies betrifft auch die Frage der Elektrifizierung.

Frankreich möchte vorrangig die linksrheinische Achse Basel–Strasbourg–Metz–Nordsee im Rahmen der europäischen Güterverkehrskorridore ausbauen. Die Strecke Strasbourg–Lauterbourg soll in erster Linie dem Ausbau des regionalen Personenverkehrs dienen, insbesondere im Rahmen der Entwicklung des regionalen Personenverkehrs im Grossraum Strasbourg (SERM Strasbourg).

Seitens Deutschlands hatte das damalige Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV, heute BMV) den deutschen Teilabschnitt Wörth–Grenze D/F im Rahmen der Aufstellung zum Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) im Jahr 2015 sowie im Rahmen des Förderprogramms «Elektrische

⁵⁷ Link zum Vorstoss: <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20223000>

Güterbahn» (2021) bewertet. Nach Aussage des BMDV kamen beide Bewertungen auf keine ausreichende Wirtschaftlichkeit, die für die Realisierung der Massnahme aber erforderlich wäre. Wesentlicher Grund ist die prognostizierte geringe Nachfrage aufgrund alternativer Fahrmöglichkeiten. Zudem konnte aufgrund der fehlenden Ausbauplanungen auf dem längeren französischen Abschnitt keine Elektrifizierung unterstellt werden. Der Ausbau der Rheintalbahn (ABS/NBS Karlsruhe-Basel) erlaube es zudem, alle prognostizierten Verkehre auf dem Korridor via Rheintal zu fahren. Zudem können langlaufende Güterverkehre entsprechend den Untersuchungen des BMV alternativ die in Ausbau befindliche Gäubahn (Stuttgart–Singen–Schaffhausen–Zürich) nutzen. Vor diesem Hintergrund fehlt die sachliche und rechtliche Grundlage für die Finanzierung des deutschen Teilabschnitt Wörth–Grenze D/F.

Der Bundesrat anerkennt diese Argumente von französischer und deutscher Seite. Angesicht beschränkter Ressourcen für Planung und Realisierung von Ausbauten auf den Zulaufstrecken zur NEAT in Frankreich steht für ihn die Fokussierung der Bemühungen auf den Ausbau der Achse Belgien–Frankreich–Basel im Vordergrund aller Bemühungen mit Frankreich. Der Bundesrat wird sich jedoch im Rahmen seiner Möglichkeiten weiterhin dafür einsetzen, dass die Strecke Wörth–Lauterbourg–Strasbourg zeitweise für Umleitungen infolge Störungen oder Bauarbeiten genutzt werden kann.

Die Erfüllung des eigentlichen Anliegens der Motion 22.3000, nämlich «gemeinsam mit Frankreich und Deutschland» eine Elektrifizierung und den Ausbau auf «NEAT-Standard» zu erreichen, scheint aktuell nicht möglich und ist innerhalb des geforderten Inbetriebnahmedatums 2030 in keiner Weise realistisch. Aus diesem Grund schlägt der Bundesrat eine Abschreibung der Motion 22.3000 aufgrund der Nicht-Umsetzbarkeit spätestens mit dem Verlagerungsbericht 2027 vor.

- **Der Bundesrat wird seine Bemühungen zur Umsetzung der Motionen 20.3003 und 24.3389 gegenüber Frankreich und im Einbezug Belgiens in der kommenden Berichtsperiode intensivieren.**
- **Der Bundesrat strebt an, dass bis im 2. Halbjahr 2027 die Entscheidungsgrundlagen für die Umsetzung konkreter Massnahmen mit einer verlässlichen Kostenschätzung vorliegen. Diese sollen dann die Grundlagen für eine Vereinbarung der Schweiz mit Frankreich und gegebenenfalls Belgien zur Umsetzung der Massnahmen darstellen.**
- **Der Bundesrat sieht die Abschreibung der Motion 22.3000 (Ausbau Wörth–Lauterbourg) aufgrund Nichtumsetzbarkeit vor. Sie wird mit dem Verlagerungsbericht 2027 beantragt.**

5.4 Ausbau der Achse Stuttgart–Singen–Schaffhausen–Othmarsingen–Gotthard («Gäubahn»)

Die deutsche Gäubahn Stuttgart–Singen und ihre schweizerische Fortsetzung Schaffhausen–Oerlikon–Othmarsingen dient bereits heute als Umleitungsstrecke bei geplanten und ungeplanten Sperrungen der Rheintalbahn Karlsruhe–Basel (siehe Abbildung 45). Sie ist sowohl auf ihrem deutschen als auch auf ihrem Schweizer Abschnitt nur unter Einschränkungen für Züge des kombinierten Verkehrs mit einer Eckhöhe von 4 Metern befahrbar und soll daher bis 2028 so ausgebaut werden, dass auch Güterzüge des kombinierten Verkehrs mit grossprofiligen Ladeeinheiten verkehren können. Die Strecke soll dadurch zu einer vollwertigen Umleitungsstrecke bei Unterbrüchen oder Überlastungen, namentlich der Rheintalstrecke, werden.

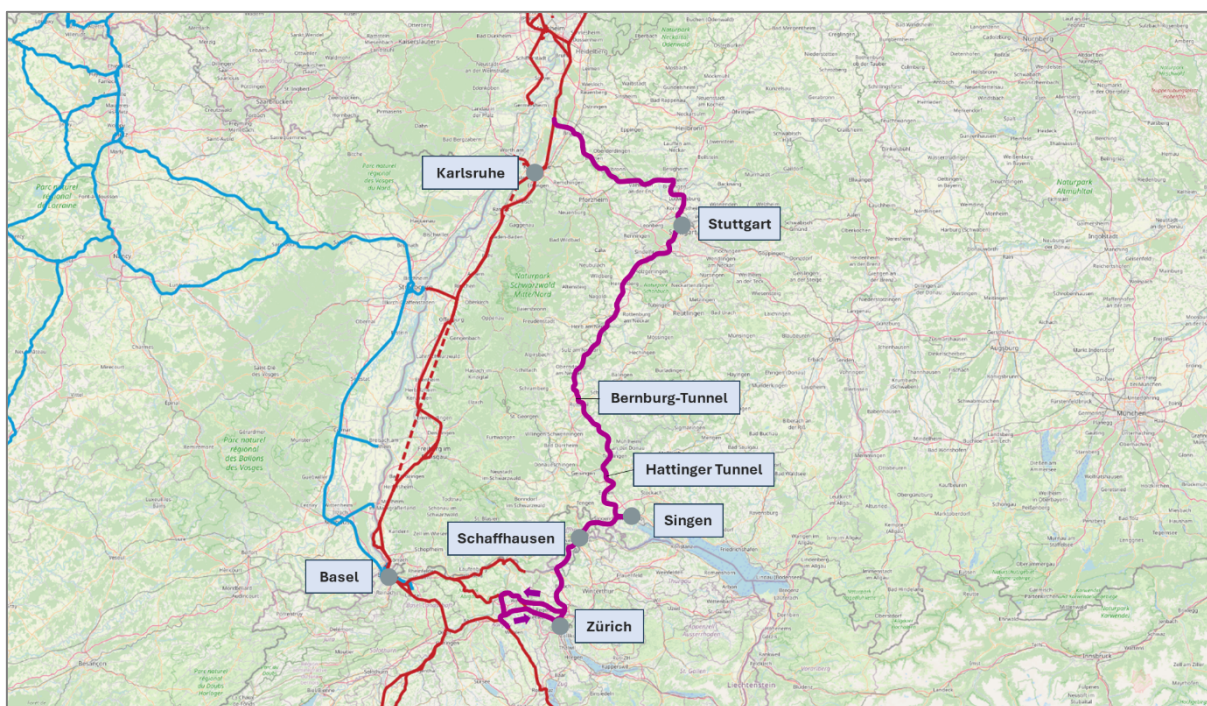


Abbildung 45: Verlauf der Gäubahn und ihrer schweizerischen Fortsetzung

Auf deutscher Seite wurde 2024 der knapp sechs Kilometer lange Abschnitt Horb–Neckarhausen (neue Doppelspur) fertiggestellt. Bis Ende 2028 werden die beiden Tunnels Hattinger Tunnel und Bernburger Tunnel so ertüchtigt sein, dass über die Gäubahn auch Züge des kombinierten Verkehrs mit einer Eckhöhe von 4 Metern verkehren können. Weitere kapazitätssteigernde Massnahmen (u.a. Zweispurausbau Neckarhausen–Epfendorf, Rietheim–Weilheim–Tuttlingen, Neubau der Umgehungskurve Singen) sind ebenfalls geplant; die vollständige Fertigstellung dieser Massnahmen ist jedoch erst in den 2040er Jahren zu erwarten.

Auf Schweizer Seite nehmen südwärts fahrende Züge die Route Schaffhausen–Bülach–Wettingen–Brugg–Othmarsingen, während nordwärts die Route Othmarsingen–Rangierbahnhof Limmattal–Altstetten–Oerlikon–Bülach–Schaffhausen befahren wird. Im Rahmen des AS2035 wird der Abschnitt Lottstetten–Jestetten zwischen Schaffhausen und Zürich auf Doppelspur ausgebaut. Für den Transport grossprofiliger Ladeeinheiten sind weitere Ausbaumassnahmen auf dem schweizerischen Abschnitt erforderlich, welche gemäss der SBB Infrastruktur spätestens 2029 abgeschlossen sein sollen.

Es ist seitens SBB Infrastruktur sicherzustellen, dass eine durchgehende Fahrbarkeit mit Profil PC 80 auf der gesamten Achse Stuttgart–Singen–Schaffhausen–Gotthard bereits Ende 2028 erreicht werden. Damit können zumindest die Effekte der Sperrungen der Rheintalbahn 2029 aufgefangen werden. Das UVEK wird sich gegenüber der SBB Infrastruktur für einen frühestmöglichen Inbetriebnahmeterrmin einsetzen und intern ebenfalls die Voraussetzungen dazu schaffen.

5.5 Stabilisierung des Schienengüterverkehrs auf der Nord-Süd-Achse durch die Bereitstellung von «Puffergleisen» (Mo. 24.3390)

Das Parlament hat mit der Motion 24.3390 «Stabilisierung des kombinierten Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse durch die Bereitstellung von Puffergleisen»⁵⁸ den Bundesrat beauftragt, darauf hinzuwirken, dass so bald wie möglich entlang des Nord-Süd-Korridors, also in der Schweiz, aber auch in Deutschland und Italien bestehende Gleiskapazitäten als sog. «Schnellpuffer» für den Güterverkehr zur Verfügung gestellt werden. Dies sollen gemäss Motionstext dazu beitragen, den Schienengüterverkehr, insbesondere den Kombinierten Verkehr, auf der Nord-Süd-Achse durch die Schweiz rasch zu

⁵⁸ Link zum Vorstoss: <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20243390>

stabilisieren, insbesondere in Zeiten, in denen baustellenbedingt deutlich weniger Trassen zur Verfügung stehen.

Der Bundesrat anerkennt den Handlungsbedarf, um so eine bessere Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Schienengüterverkehr herbeizuführen. Die bereits dargestellten Ursachen für den instabilen Verkehr auf der Nord-Süd-Achse sind vorrangig zu beheben. Jedoch werden bis dahin vielfältige Ereignisse, die kurze, aber auch mehrtägige Unterbrechungen auf der Nord-Süd-Achse nach sich ziehen (z.B. Unwetter, Unfälle, Suizide etc.) erfordern, dass es Möglichkeiten für kurzfristige Abstellungen von Güterzügen im Ereignisfall braucht. Dies erlaubt eine rasche Stabilisierung und Wiederanlaufphase des Schienengüterverkehrs im bzw. nach einem Ereignisfall. Die Güterzüge sollen rasch und in der Nähe des Ereignisses für eine möglichst kurze Zeit abgestellt werden können, um die Hochfahrphase möglichst kurz zu halten.

5.5.1 Auftragsverständnis

Das BAV sieht vor, den «nationalen» Teil der Motion im Rahmen der Arbeiten zu den Ausbauschritten der Bahninfrastruktur zu regeln, wie das eigentlich schon bisher der Fall ist. Daneben besteht der Bedarf, entlang des Nord-Süd-Korridors zusätzliche kurzfristig zu aktivierende Puffergleise zu identifizieren und hierfür ein international abgestimmtes Konzept zu erarbeiten. Das BAV wird diesen Bedarf verstärkt in den Gremien der europäischen Korridore sowie in den bilateralen Gremien thematisieren. Parallel werden die schweizerischen Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) aufgefordert, dies in ihren internationalen Kontakten voranzutreiben.

Funktion der Puffergleise

Für die Erfüllung der Motion ist ein einheitliches Verständnis über die Funktion von «Puffergleisen» zentrale Voraussetzung. Für einen stabilen Verkehr sollen Puffergleise dazu dienen, Abstellkapazität für langläufige international verkehrenden Güterzüge bereitzustellen. Mit ihnen soll die Möglichkeit geschaffen werden, bei Abweichungen vom eigentlichen Fahrplan Züge abzustellen und somit Kettenreaktionen zu verhindern. Dies ermöglicht zum Beispiel das Ausstellen eines verspäteten Güterzugs auf einem Puffergleis und eine gezielte Rückführung in den Verkehr dieses Güterzugs, ohne den restlichen Verkehr stark zu stören. Ebenfalls bieten Puffergleise bei kurzfristigen Streckensperrungen die Möglichkeit, bereits verkehrenden Züge aufzunehmen. Dadurch erfolgt kein Rückstau auf die Zulaufstrecken und auch geplante, nachfolgende Züge müssen nicht prophylaktisch verzögert oder gar storniert werden, indem diese in den Abgangsterminals zurückgehalten werden. Dies könnte wiederum zu einer nichtgewollten erhöhten Belegung und Kapazitätsengpässen in den Terminals führen. Mit dem Bereitstellen von Puffergleisen sollen somit eine Art «Stauräume» für Güterzüge geschaffen werden, um auch im Ereignisfall den Verkehr aufrecht erhalten zu können.

Die Begründung zur Motion nennt an die Anforderung einer Zugslänge von 700 m an die Puffergleise. Auf europäischer Ebene wurde für die Güterverkehrskorridore eine Zuglänge von 740 m (Wagen inkl. Lokomotiven) vereinbart. Diese Harmonisierung ermöglicht längere und damit wirtschaftlichere Züge. Die aktuelle vorliegende Infrastruktur lässt jedoch noch nicht zu, dass sämtliche Güterzüge mit dieser Länge verkehren können. Entsprechend verkehren zurzeit vermehrt kürzere Güterzüge mit einer Länge von bis zu 650 m. Gemäss der Motion sollen Puffergleise durch die Nutzung von bestehenden Gleisen ermöglicht werden. Auf der anderen Seite greift die Motion die Umrüstung entsprechender Anlagen sowie die damit einhergehende Finanzierung auf. Entsprechend ist davon auszugehen, dass die Umsetzung der Motion die Verlängerung von heute zu kurzen Gleisen sowie den Bau von neuen Puffergleisen umfassen kann.

Dabei ordnen sich Puffergleise folgendermassen in die Gleise einer Betriebsstelle ein:

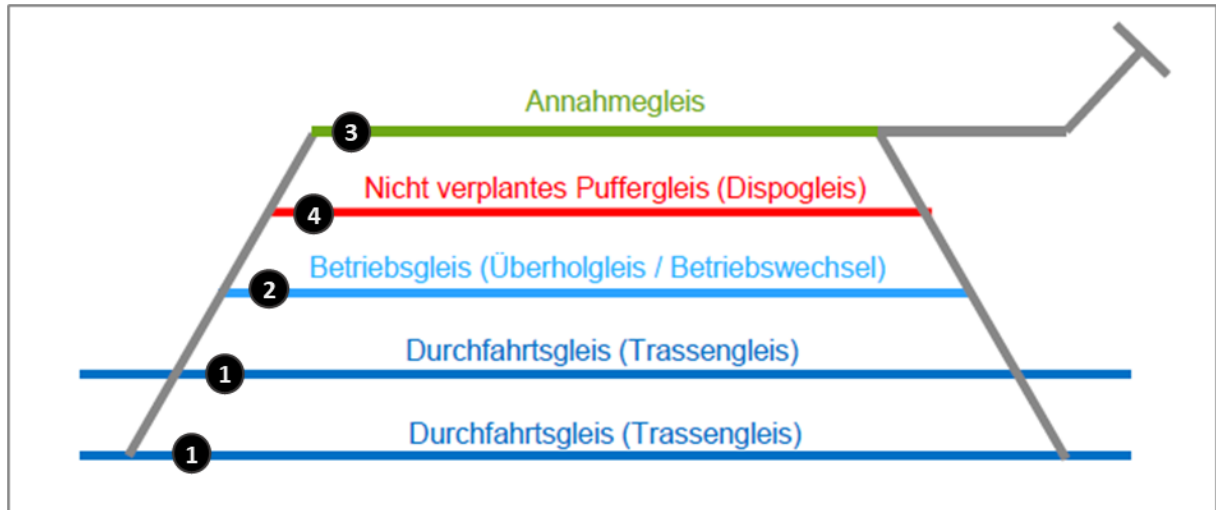


Abbildung 46: Einordnung der Funktionalität der Puffergleise in die Gleise einer Betriebsstelle.

- Durchfahrtsgleise ❶ weiterhin zur Abwicklung des Betriebes vorgesehen
- Betriebsgleise ❷ dienen dem Überholen oder zum Betriebswechsel (z.B. Personal- oder Lokwechsel). Im Extremfall werden diese Gleise auch für längere Abststellungen genutzt, z.B. bei ungeplanten Totalunterbrüchen).
- Annahmegleise ❸ sind auf die Abwicklung der betrieblichen Abläufe von Umschlagsanlagen ausgelegt.
- Puffergleise ❹ sind in diesem Zusammenhang zusätzliche, nicht für die voran genannten Zwecke vorgehaltenen bzw. verplanten Gleise in einer Betriebsstelle. Sie dienen der Stabilisierung bzw. der Aufrechterhaltung des Betriebs im Ausnahmefall. Sie sollten nicht bereits vorab systematisch verplant sein, beispielsweise zur Zwischenabstellung von Zügen oder anderen Zwecken, um im Ereignisfall rasch reagieren zu können.

Zeithorizont und Finanzierung

Mit der Motion ist ein umfassendes Massnahmenspektrum angesprochen: Die Umfunktionalisierung und Bereitstellung bestehender Gleiskapazitäten soll einerseits in einem kurzfristigen Zeithorizont erreicht werden. Um diese Anforderung zu ermöglichen, wird eine Analyse der dazugehörigen hoheitlichen Vorgaben und Prozessen notwendig, was gegebenenfalls zu einer Anpassung dieser führt. Die Bereitstellung von Puffergleisen durch Umrüstung bestehender, respektive dem Neubau von Gleisen führt zu baulichen Massnahmen, die in einem längerfristigen Zeithorizont umzusetzen sind. Solche Massnahmen sind mit Investitionskosten verbunden, wodurch ebenfalls der Aspekt der Finanzierungsmöglichkeiten zu behandeln ist. Als wichtige Grundlage wird eine Analyse der Infrastruktur inklusive vorgesehener Ausbauten notwendig.

Geografische Lage und Anzahl Puffergleise

In ihrer Begründung behandelt die Motion die geografische Lage der Puffergleise sowie deren Anzahl. In räumlicher Hinsicht werden mögliche Standorte vorgeschlagen und zur Anzahl an bereitzustellenden Puffergleisen wird eine Bandbreite angegeben. Der Bundesrat nimmt den Auftrag jedoch ergebnisoffen wahr. Unter Berücksichtigung der jeweils verfügbaren Trassenkapazitäten, der Angebotskonzepte von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Operateure des kombinierten Verkehrs ist eine Bedarfsanalyse zu erarbeiten, mit der Standorte sowie die Anzahl an Gleisen zu präzisieren sind. Dies unter Beachtung der unterschiedlichen betroffenen Zeithorizonte.

5.5.2 Laufende Aktivitäten im Inland

Mit den beschlossenen Ausbauprogrammen sind bereits bauliche Massnahmen zur Erhöhung der Betriebsstabilität auf der Nord-Süd-Achse aufgegleist. Entlang der Gotthard-Achse laufen Projekte zu Gleisverlängerungen in den Bahnhöfen Brunnen, Schwyz, Maroggia-Melano und Chiasso. Auf der Lötschberg-Simplon-Achse werden Anpassungen am Bahnhof Brig geplant für die Verlängerung von fünf Gleisen für 740 m lange Güterzüge. Im Betriebswechsellpunkt Basel SBB Rangierbahnhof werden per Ende 2025 neun Gleise so verlängert, dass 740 m lange Güterzüge in Fahrtrichtung Nord-Süd aufgenommen werden können. Auch in der Fahrtrichtung Süd-Nord sind in Basel zusätzliche Gleise für 740 m lange Güterzüge geplant. Diese ermöglichen das Annehmen und Abstellen von Güterzügen, insbesondere im Falle einer verhinderten Weiterfahrt Richtung Norden und reduzieren dadurch das Risiko, dass sich Züge auf das Schweizer Schienennetz rückstauen. Hinsichtlich baustellenbedingter Einschränkungen, die temporär zu einer geringeren Anzahl an Trassen führen, wurden durch die Infrastrukturbetreiberinnen die länderübergreifende Abstimmung und der Einbezug der Eisenbahnverkehrsunternehmen intensiviert.

5.5.3 Massnahmen im Ausland

Die Thematik der «Pufferkapazitäten» soll in den Gremien der europäischen Korridore sowie in den bilateralen Gremien eingebracht werden. Auch hier ist im ersten Schritt ein gemeinsames Verständnis, was Pufferkapazitäten sind, vermittelt werden. Auf internationaler Ebene wurde das Thema der Pufferkapazitäten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) in den Exekutivrat des Güterverkehrskorridors Nordsee-Rhein-Mittelmeer (RFC NSRM) am 11. März 2025 erstmals eingebracht. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben den Ansatz ebenfalls in der Sitzung der Railway Advisory Group des Korridors vom 22. Mai 2025 vorgestellt.

An einem Workshop im Rahmen des Branchendialogs Nord-Süd-Güterverkehr (siehe Kapitel 5.6.3) wurde das Thema mit der DB InfraGO diskutiert und vertieft. Dabei konnte die Branche das gemeinsame Verständnis mit der DB InfraGO klären. Es liegt ein Zielbild vor, wonach bestimmte Gleise durch die Infrastrukturbetreiber (ISB) frei bleiben und disponiert werden. Ebenfalls soll ein frühzeitiger und transparenter Informationsfluss zum Zuglauf und zur Abstellung erfolgen sowie ein klarer Prozess zur Pufferung definiert werden.

Zur weiteren Bearbeitung wurde vereinbart, eine Arbeitsgruppe einzurichten, bestehend aus DB InfraGO, SBB Infrastruktur, der Trassenvergabestelle Schweiz, betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem BAV als Beobachter. Diese Arbeitsgruppe nahm im Juli 2025 die Arbeiten auf. Bis Ende September 2025 sollen der Prozess und die Rahmenbedingungen definiert sein. Anschliessend sollen bis Ende 2025 sowie Anzahl und Örtlichkeit möglicher Puffergleise analysiert, Ereignisfälle simuliert werden. Ab Dezember 2025 ist die Umsetzung erster Pilotprojekte vorgesehen.

Das BAV wird das Exekutivrat des Schienengüterverkehrskorridors Nordsee-Rhein-Mittelmeer in regelmässigen Abständen informieren und den aktuellen Stand der Arbeiten vorstellen. Mit Italien ist vorgesehen, diese Themen in die Arbeiten des Lenkungsausschusses Schweiz-Italien vorzustellen und dort innerhalb der Arbeitsgruppen («Gruppi di Lavoro») weiterzuverfolgen.

Der Bundesrat erwartet zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Infrastrukturbetreibern gemeinschaftlich abgestimmte Vorschläge für operative Vereinfachungen und die Bereitstellung von Pufferkapazitäten. Er wird mit dem Verlagerungsbericht 2027 über die Umsetzung informieren.

5.6 Aktive Rolle des BAV in der Verbesserung der Situation des Nord-Süd-Güterverkehrs

5.6.1 Co-Vorsitz der Schweiz im Exekutivrat des Güterverkehrskorridors Nordsee-Rhein-Mittelmeer

Seit dem 01. Januar 2025 hat das BAV gemeinsam mit dem belgischen Verkehrsministerium den Vorsitz des Exekutivrats des Güterverkehrskorridors Nordsee-Rhein-Mittelmeer (North Sea-Rhine-Mediterranean, NSRM).

Eine Beteiligung der Schweiz (BAV) am Vorsitz des Exekutivrats des Korridors NSRM eröffnet der Schweiz die Möglichkeit, bestimmte Themen im Sinne einer erfolgreichen Verlagerungspolitik weiter zu forcieren und auf die Agenda zu setzen, vor allem eine international besser zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern abgestimmte Baustellenplanung und die damit verbundene Bereitstellung ausreichender Kapazitäten auf den Umleitungsstrecken.

Der Vorsitz im Exekutivrat des Korridor NSRM ist ein Schwerpunkt der Aktivitäten des BAV in der kommenden Berichtsperiode, um so gegenüber den anderen Korridorländern Lösungen für infrastrukturelle und operative Probleme des Bahngüterverkehrs prioritär und konkret einzufordern. Die Gremien des Güterverkehrskorridors sollen als Plattform für offene und konstruktive Diskussionen genützt werden. Die Gremien sind der zentrale Ort – in Ergänzung zu nationalen, bilateralen und supranationalen Gremien – um die infrastrukturellen und operativen Probleme auf den Zulaufstrecken und die Notwendigkeit von Massnahmen zur Lösung dieser Probleme konkret und transparent zu diskutieren. Diese Chance ist aus Sicht des Bundesrates zu nutzen.

5.6.2 Kurz- bis mittelfristige Handlungsmöglichkeiten im Ausland in Form einer zwischen den Schweizer Akteuren abgestimmten Massnahmenliste

Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ist die betriebliche Situation auf den internationalen Nord-Süd-Bahnachsen (Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit) – wie mehrfach beschrieben – aktuell äusserst unbefriedigend. Ungeplante Sperrungen und Verspätungen ermöglichen keine effiziente Produktion und reduzieren die Produktivität. Die schlechte Qualität entspricht so auch in keiner Weise den Erwartungen auf Seiten der Kunden. So wird die Suche nach kurz- und mittelfristigen Lösungsansätzen elementar, damit die Schiene nicht nachhaltig Marktanteile verliert.

Der Bundesrat erachtet es in dieser Lage als wichtig, dass die Schweizer Akteure (neben dem BAV, Infrastrukturbetreiberinnen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, KV-Operateure und Trassenvergabestelle) die Anliegen zur Verbesserung der betrieblichen Situation in den Nachbarländern einheitlich und konstruktiv adressieren. Mit Blick auf das konkrete Engagement der verschiedenen Akteure hat das BAV zusammen mit den verschiedenen Akteuren eine einheitliche und klar kommunizierbare Position zu Forderungen gegenüber ausländischen Partnern und Handlungs- und Verbesserungsmöglichkeiten erarbeitet.

Die folgenden zehn Massnahmen sind aus Sicht der Branchenakteure zentral, um in der kommenden Berichtsperiode eine schrittweise Verbesserung bei der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Bahngüterverkehrs, insbesondere auf den Zulaufstrecken zur Schweiz, zu erreichen. Diese Massnahmen stellen insbesondere für die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Voraussetzung dar, um kurzfristig überhaupt befriedigend produzieren zu können.

1. Die Sicherstellung des zuverlässigen tagtäglichen Betriebs ist eine unabdingbare Voraussetzung für einen wettbewerbsfähigen Bahngüterverkehr.
Es sind genügend Ressourcen und transparente, wirkungsvolle Verfahren bereitzustellen, um im Störfall effektiv reagieren zu können.
2. Wir setzen uns dafür ein, dass bei allen Baumaßnahmen auf dem Nord-Süd Korridor dem internationalen Schienengüterverkehr mindestens 80 Prozent seiner sonst üblichen Kapazitäten zugeteilt werden.
3. Wir setzen uns dafür ein, dass Baustellen auf dem Korridor frühzeitig und länderübergreifend koordiniert werden: so vermeiden wir zeitgleiche Baustellen auf dem Korridor und den Umleitungsstrecken.
4. Wir sorgen für eine für alle Beteiligten möglichst gute Trassenvergabe Dies kann auch eine Ausplanung während des laufenden Fahrplans implizieren.
5. Im Grenzverkehr sorgen wir dafür, dass im Abweichungsfall zu planende Leistungen der EVU (z.B. Lokpersonal-, System- oder EVU-Wechsel) so bald als möglich bei den jeweiligen ISB bestellt werden können.
6. Wir setzen uns ein für koordinierte Betriebszeiten zwischen Bahninfrastruktur, privaten Anlagen und EVU. Wir stimmen die Produktion zwischen diesen Akteuren ab.
7. Wir setzen uns ein für ausreichende Abstellmöglichkeiten entlang der Nord-Süd-Achse zur Sicherstellung der Produktion im Störfall («Pufferung»), z. B. durch Bereitstellung verfügbarer Anlagen, klare operative Regelungen, ggf. Realisierung neuer Anlagen.
8. Wir prüfen die Möglichkeit, prädefinierte kostenneutrale Resilienztrassen am Wochenende zur Verfügung zu stellen für Leistungen, die unter der Woche nicht erbracht werden konnten. Wir sorgen für kohärente Betriebs- und Öffnungszeiten der Anlagen, welche für die Nutzung dieser Trassen von Bedeutung sind.
9. Wir prüfen die Möglichkeit, Infrastrukturstörungen und damit verbundene Entschädigungen unkompliziert anzuerkennen und Stornokosten für betroffene Güterverkehr-EVUs auszusetzen.
10. Wir setzen uns dafür ein, dass die Mehrkosten für EVU bei Umleitungen durch Kompensationszahlungen entfallen oder signifikant reduziert werden.

Diese Liste identifiziert gemeinsame, von allen Akteuren unterstützte Massnahmen zur kurz- bis mittelfristigen Stabilisierung des Betriebs im Nord-Süd-Schienengüterverkehrs. Die bislang identifizierten Themen betreffen zuvorderst die Sicherstellung eines zuverlässigen Betriebs im Normalfall. Dies ist in erster Linie eine Frage von Ressourcen und deren Steuerung. Daneben ist die verbesserte Koordination zwischen den Bedürfnissen der Infrastrukturbetreiberinnen und der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Planung und Durchführung bei Baustellen zentral. Insbesondere wird gefordert, dass auch bei Baumaßnahmen 80 Prozent der Kapazitäten des Normalfalls verfügbar sein müssen. Hinzu kommen angemessene und keinen zusätzlichen Aufwand generierende Kompensationen im Störfall.

Der Bundesrat erwartet, dass zukünftig die beteiligten Akteure nach aussen im Sinne der formulierten Massnahmenliste einheitlich die formulierten Stossrichtungen thematisieren. Dies ermöglicht eine Fokussierung und eine Priorisierung der Aktivitäten und Bemühungen im internationalen Kontext.

5.6.3 Branchen-Dialog und Runde Tische als Plattformen für den Austausch zu Verbesserung von Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Das BAV als zuständige Behörde der Bundesverwaltung hat in der zurückliegenden Berichtsperiode in verschiedener Form Plattformen bereitgestellt, um die verschiedenen Akteure in einen konstruktiven und kooperativen Austausch zu bringen. Diese enge Abstimmung ist Grundlage für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit aller Akteure für Verbesserungen im Bereich der Verlagerungspolitik:

Aktive Rolle des BAV bei Störungen und Problemen: Runde Tische 2024

Der Prozess der Bestellungen und Zuteilung von Trassen im Rahmen des Jahresfahrplans 2024 erwies sich aufgrund der grossen Zahl an Baustellen auf dem Nord-Süd-Korridor als besonders herausfordernd. Ausgehend davon sollte der runde Tisch im Spannungsfeld zwischen Kapazitätseinschränkungen durch Bauarbeiten und einer stabilen, effizienten Planung und Produktion bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen Lösungen diskutieren. Dabei sollte identifiziert werden, inwieweit der bestehende Bestell- und Zuteilungsprozess von Trassen noch mehr an den Bedürfnissen und Möglichkeiten aller Beteiligten ausgerichtet werden kann. Vor allem die bestehenden Spielräume innerhalb des gegebenen Verordnungsrahmens sollten ausgelotet werden, um den Anliegen aller Akteure entgegenzukommen.

Am 22. Februar 2024 fand im BAV der Runde Tisch Zuverlässiger Güterverkehr trotz geplanter Kapazitätseinschränkungen statt. Das BAV hatte dazu hochrangige Vertreter der Schweizer Güterverkehrsbranche (Infrastrukturbetreiberinnen, Trassenvergabestelle, Eisenbahnverkehrsunternehmen, KV-Operateure, RailCom) eingeladen. Es zeigte sich, dass die herausfordernde Situation mit zahlreichen Baustellen auch in den kommenden fünf bis zehn Jahren Realität bleiben dürfte. Die Beteiligten erklärten sich bereit, kurzfristig Prozesse auf Grundlage der bestehenden Verordnungen zu verbessern. Dies betrifft vor allem den Umgang mit Konflikten bei der Erstellung des Jahresfahrplans. Der Verordnungsrahmen sieht vor, dass Trassenkonflikte generell bis spätestens August vor Fahrplanwechsel zu bereinigen sind. Dies war Ursache für den hohen Ressourcenaufwand bei allen Beteiligten bei der Zuteilung der Trassen für den Fahrplan 2024. Zukünftig soll geprüft werden, ob Infrastrukturbetreiberinnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen hier künftig flexibler und transparenter arbeiten können. Die ISB erklärten sich grundsätzlich bereit, Konflikte auch zu Beginn des neuen Fahrplans zu tolerieren und im Lauf des Jahresfahrplans gemeinsam mit den Beteiligten zu lösen. Im Rahmen dieses Vorgehens sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen bereit, auf eine gewisse Planungssicherheit zu verzichten.

Ein Follow-Up unter Leitung von SBB Infrastruktur und Trassenvergabestelle zeigte auf, wie der Prozess auf technischer Ebene verbessert umgesetzt werden kann. Mit einer Verbesserung der Bereiche Gleichbehandlung der Akteure, Transparenz des Vergabeprozesses sowie der Umgang mit Konflikten konnte sichergestellt werden, dass die Fahrplanerstellung auch unter schwierigen Bedingungen zur Zufriedenheit aller Beteiligten ablaufen kann.

Branchendialog des Nord-Süd-Güterverkehr vom 12. Juni 2025

Am 12. Juni 2025 lud das BAV zu einem Branchendialog zum Thema Nord-Süd-Güterverkehr Schweiz ein. Daran nahmen eine hochrangige Delegation der DB InfraGO (u.a. Vorstandsvorsitzender Philipp Nagl), Verbände (VAP Verband der verladenden Wirtschaft, Verband öffentlicher Verkehr VöV), CEO der auf der Nord-Süd-Achse tätigen Unternehmen (Hupac, SBB Cargo, SBB Cargo International, BLS Cargo) sowie die Schweizerischen Infrastrukturbetreiberinnen (BLS Netz AG, SBB Infrastruktur, Trassenvergabestelle) teil.

Der Branchendialog sollte in erster Linie ein gemeinsames Verständnis für die Lage und Dringlichkeit der Produktionsbedingungen auf der Nord-Süd-Achse vermitteln. Darüber hinaus sollten Massnahmen identifiziert werden, um zukünftig Baumassnahmen verträglicher zu planen («Bauen und Fahren») sowie die Resilienz des Schienengüterverkehrs auf der Nord-Süd-Achse zu erhöhen («Schaffung von Pufferkapazitäten für den Ereignisfall»).

Die Diskussion verlief konstruktiv und vertrauensvoll. Keynote-Präsentationen des BAV, der Hupac und der BLS Cargo zeigten die aktuell prekäre Situation auf den Zulaufstrecken zur NEAT auf. Insbesondere aufgrund der von der DB InfraGO gewählte Strategie, Baumassnahmen zeitlich und räumlich zu komprimieren, stehe die Branche mittlerweile mit dem Rücken zur Wand. DB InfraGO führte in ihrer Keynote aus, die gewählte Strategie der Hochleistungskorridore weiterverfolgen zu wollen, wenn auch mit verlangsamter Intensität (d.h. weniger Sperrungen pro Halbjahr, aber dafür Abschluss erst 2035). Bis Ende 2026 sollen die bestandsnahen Arbeiten zu Ertüchtigung der Achse Karlsruhe-Basel abge-

geschlossen sein. Dies bedeute weniger Belastung des Betriebs; gleichzeitig sollen damit weitere Kapazitätseffekte sichtbar werden (u.a. Inbetriebnahme des Tunnels Rastatt). In gemeinsamen Workshops konnten dann konkrete Lösungen gefunden werden, die nun in Arbeitsgruppen vertieft werden.

Das BAV wird nach Publikation des Verlagerungsberichts alle Teilnehmenden des Branchendialogs vom 12.06.2025 zu einer Nachfolgesitzung einladen. Darin sollen die zwischenzeitlich erreichten Ergebnisse überprüft und diskutiert werden. Die Durchführung der Sitzung ist für den Januar 2026 geplant.

Intensivierung des Branchen-Dialogs

Das BAV sieht vor, in der kommenden Berichtsperiode die verschiedenen Formen von Runden Tischen und Branchen-Dialogen weiterzuführen und zu intensivieren. Auf diesem Weg soll auch versucht werden, zusammen mit Entscheidungsträgern im Ausland, die Einfluss auf Infrastrukturverfügbarkeit und die Ausgestaltung der Baumassnahmen nehmen können, gemeinsam Handlungsoptionen zu evaluieren und die Verlässlichkeit in der Planung zu erhöhen. Insbesondere soll der enge Austausch mit DB InfraGO und dem deutschen Bundesministerium für Verkehr BMV mit Blick auf die Zulaufstrecken in Deutschland intensiv weitergeführt werden.

Der Bundesrat strebt eine Intensivierung des Dialogs zwischen den Branchenakteuren bzw. zwischen Branchenakteuren und Verwaltung an. Im Dialog sollen gemeinsam und konstruktiv Lösungen für die Verbesserung von Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des internationalen Bahngüterverkehrs auf den Nord-Süd-Achsen erarbeitet werden. Das BAV stellt hierfür die geeigneten Plattformen.

5.7 Timetable Redesign

Der heutige Trassenbestellprozess im schweizerischen und im europäischen Schienenverkehr entspricht nicht allen Marktbedürfnissen. Insbesondere für den Güterverkehr passt der heutige Fahrplan- und Trassenbestellprozess nicht zu den Anforderungen der Kunden; so ist angesichts des volatilen Geschäftsumfelds die Bestellfrist im Jahresfahrplan (jeweils im April) zu früh. Der Bundesrat identifiziert mit TTR für die anstehende Berichtsperiode ein Handlungsfeld, um Weiterentwicklungen entsprechend der Marktbedürfnisse in die Wege zu leiten.

Das europäische Projekt «Timetable Redesign» (TTR)⁵⁹ der Bahnbranche hat zum Ziel, die Prozesse der (betrieblichen) Fahrplanerstellung, der Trassenbestellung und der Trassenzuweisung in Europa zu vereinheitlichen. Sie sollen besser an die Marktbedürfnisse des Güterverkehrs und des Personenverkehrs angepasst und die nationalen Praktiken der europäischen Länder harmonisiert werden. Weitere Ziele sind die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienensektors, eine optimalere Ausnutzung der verfügbaren Trassenkapazitäten sowie ein Effizienzgewinn durch die Digitalisierung.

In der Schweiz gibt es eine Projektorganisation TTR@CH, welche aus der Branche gebildet wurde. In der Projektorganisation vertreten sind die relevanten Infrastrukturbetreiber (SBB, BLS und SOB), Vertreter der Eisenbahnverkehrsunternehmen des Personen- und Güterverkehrs, sowie die Trassenverga-bestelle und das BAV.

Die europäische Kommission hat im Juli 2023 einen «Vorschlag für eine Verordnung des europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verord-

⁵⁹ Siehe: <https://rne.eu> > Capacity Management/TTR > Timetable Redesign for Smart Capacity Management

nung (EU) Nr. 913/2010» («Rail Capacity Regulation»)⁶⁰ vorgelegt. Aktuell befindet sich die Verordnung im Trilog zwischen Parlament, Kommission und Rat. Die Verordnung dürfte frühestens im zweiten Halbjahr 2025 veröffentlicht werden.

Die EU-Verordnung fällt grundsätzlich in den Anwendungsbereich des Landverkehrsabkommen. Der Bundesrat sieht einen Nutzen darin, dass die Schweiz ihr Recht prüft und so anpasst, dass TTR auch in der Schweiz zur Anwendung kommen kann, damit Abläufe und Prozesse beim Trassenbestellprozess insbesondere für den grenzüberschreitenden Güterverkehr verbessert werden können. Nach Verabschiedung der EU-Verordnung wird daher deren Umsetzung ins Schweizer Recht geprüft werden.

In der Schweiz existieren mit Netznutzungskonzept (NNK) und Netznutzungsplänen (NNP) bereits langjährige Kapazitätssicherungsinstrumente. Es stellt sich auf der Ebene der Instrumente die Frage, wie die Prozesse von TTR mit den Kapazitätssicherungsinstrumenten NNP/NNK zusammenspielen. Dies bietet die Chance, die Instrumente NNK/NNP zu reflektieren, unter Einbezug der Erkenntnisse aus der Evaluation NNP. Im Vordergrund stehen eine Klärung und Vereinfachung der zukünftigen Prozesse und der damit verbundenen Instrumente.

Mit dem Prozess einer «rollierenden Planung» («Rolling Planning») soll TTR dank erhöhter Flexibilität deutliche Verbesserungen für den Güterverkehr erreichen. Dadurch würden für den Güterverkehr Trassen länger gesichert, was eine spätere Bestellung von Trassen ermöglicht. Dies würde es den Marktteilnehmern erlauben, rascher und flexibler auf Veränderungen der Kundenbedürfnisse zu reagieren, was die heutige, einmalige Trassenvergabe nur bedingt erlaubt (siehe Kapitel 2.3.1).

Der Bundesrat sieht die Einführung von Timetable Redesign (TTR) als Chance für Effizienzsteigerungen und Vereinfachungen an. Er strebt zur Umsetzung Rechtsanpassungen an.

5.8 Weiterentwicklung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA

Bereits mit dem Verlagerungsbericht 2019 hat der Bundesrat aufgezeigt, dass eine Anpassung und Weiterentwicklung der LSVA notwendig ist, damit die Ziele der LSVA auch künftig erreicht werden konnten. Die heutige LSVA gelangt an ihre Grenzen, da sie sich seit ihrer Einführung 2001 nach den Euro-Schadstoffnormen bemisst und elektrisch angetriebene Fahrzeuge damit von der Abgabe ausgeschlossen sind. Diese Tarifberechnung kann den Trend hin zu emissionsärmeren oder gar fossilfreien Antrieben nicht mehr korrekt abbilden. Heute bezahlen knapp 90 Prozent aller auf Schweizer Strassen fahrenden Schwerverkehrsfahrzeuge denselben Abgabesatz, womit die Verlagerungswirkung auf die Schiene nicht gewährleistet werden kann.

5.8.1 Weiterentwicklung / Teilrevision SVAG (Botschaft des Bundesrats vom 28.05.2025)

Am 28. Mai 2025 hat der Bundesrat die Botschaft zur Änderung des Schwerverkehrsabgabengesetzes (Weiterentwicklung der LSVA) verabschiedet und dem Parlament überwiesen. Mit den in der Botschaft zur Weiterentwicklung der LSVA vorgeschlagenen Anpassungen sollen die Rahmenbedingungen für die Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in das LSVA-Abgabesystem ab Jahr 2029 festgelegt werden. Elektrisch angetriebene Fahrzeuge sollen der LSVA-Pflicht unterstellt werden. Für ihre Einteilung in eine der bestehenden Abgabekategorien gelten dabei die Regeln wie nach geltendem Recht. Da elektrisch angetriebene Fahrzeuge lokal keine Schadstoffemissionen generieren, erzeugen sie im Vergleich zu fossil angetriebenen Fahrzeugen tiefere externe Kosten. Es ist folglich angezeigt, elektrisch angetriebene Fahrzeuge in die günstigste Abgabekategorie einzuteilen. Die sich darin momentan befindlichen Euro VI-Fahrzeuge werden zum selben Zeitpunkt (2029) in die Abgabekategorie 2 abklassiert, wofür ein Beschluss des Gemischten Landverkehrsausschusses notwendig sein wird. Zeitgleich werden auch Euro VII-Fahrzeuge in das System integriert und ebenfalls in die mittlere Abgabekategorie eingestuft. Da Euro VI- und Euro VII-Fahrzeuge damit in die gleiche Abgabekategorie fallen werden, kann der Bundesrat ab dann auch einen befristeten Rabatt für Euro-VII-Fahrzeuge vorsehen.

⁶⁰ Siehe <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX:52023PC0443>

Des Weiteren umfasst die Botschaft eine flankierende Massnahme, die die Übergangsphase nach der Integration der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in die LSVA ab dem Jahr 2029 betrifft. Diese Massnahme umfasst ein Rabattsystem für in- und ausländische elektrisch angetriebene Fahrzeuge für eine befristete Zeit von maximal sieben Jahren. Auch ist eine unmittelbare Verbesserung der Planungssicherheit der Fahrzeughaltenden vorgesehen. Neu soll der Bundesrat regelmässig und sieben Jahre im Voraus aufs Neue festlegen, nach welchen Trennkriterien die Fahrzeuge in die verschiedenen Abgabekategorien eingeteilt werden. Leichte Nutzfahrzeuge, die das maximal zulässige Gesamtgewicht von 3500 kg nur wegen des emissionsfreien Antriebs (Batterie oder Wasserstoff) um maximal 750 kg überschreiten, bleiben dauerhaft von der LSVA befreit werden.

5.8.2 Anpassung der LSVA an die Teuerung: Regelmässige Überprüfung

Der Bundesrat prüft regelmässig, ob eine Anpassung der LSVA an die Teuerung erforderlich ist. Dazu stehen ihm zwei Handlungsmöglichkeiten zur Verfügung. Erstens kann er die LSVA-Tarife auf Grundlage von Art. 8 des SVAG anpassen. Zweitens ermöglicht Art. 42 Abs. 1 des LVA der Schweiz, die in Art. 40 Abs. 4 LVA festgelegten Höchstbeträge der Abgabe alle zwei Jahre an die Inflation anzupassen. Dies ist faktisch der erste Schritt zur Anpassung der LSVA-Tarife, da der Spielraum für Anpassungen sonst zu gering wäre. Wie in Kapitel 4.3 erwähnt, hat der Bundesrat zuletzt beide Möglichkeiten genutzt, um die LSVA-Tarife zum 1. Januar 2025 zu erhöhen. Auf eine Anpassung der LSVA-Tarife an die Teuerung wird zum aktuellen Zeitpunkt verzichtet. Die Schweiz hat jedoch bei der Europäischen Kommission das in Art. 42 Abs. 1 LVA vorgesehene Verfahren zur Anpassung der Höchstbeträge der Abgabe an die Teuerung in Höhe von 1.4 % eingeleitet.

Der Bundesrat beobachtet die Entwicklung des Schwerverkehrsmarktes weiterhin und prüft regelmässig, ob eine Anpassung der LSVA-Tarife an die Teuerung zur Unterstützung der Verlagerungspolitik erforderlich. Wenn die Voraussetzungen dafür gegeben sind, wird vom Bundesrat eine Anpassung der Tarife an die Teuerung beschlossen werden.

Der Bundesrat will die Deckung der externen Kosten des Schwerverkehrs sicherstellen, indem er elektrisch angetriebene Fahrzeuge der LSVA unterstellt. Um eine Verzögerung der Elektrifizierung des Schwerverkehrs zu vermeiden, schlägt er flankierende Massnahmen vor, die die Dekarbonisierung des Sektors fördern sollen. Der Bundesrat ergreift die notwendigen Massnahmen, um die Verlagerungspolitik zu unterstützen. Zu diesem Zweck prüft er regelmässig, ob die Tarife und Höchstbeträge der LSVA an die Teuerung angepasst werden müssen.

5.9 Einstellung der Rollenden Landstrasse auf Ende 2025: Abfederung der Auswirkungen auf den Verlagerungsprozess

Der unternehmerische Entscheid zur Einstellung der Rola und die damit verbundenen Umstände wurden in Ziffer 4.7 dargestellt. Die Rola war bis heute eine flankierende Massnahme der Güterverlagerung von der Strasse auf die Schiene. Die Einstellung der Rola und der Wegfall dieser flankierenden Massnahme stellen die Verlagerungspolitik vor grosse Herausforderungen. Auch wenn die Rola mit 7 Prozent nur einen geringen Anteil am Gesamtaufkommen im alpenquerenden Schienengüterverkehr einnimmt, besteht das Risiko, dass die heute mit der Rola transportierten Lastwagen unmittelbar auf die Strasse wechseln. In der Folge könnte sich die Zahl alpenquerender Lastwagenfahrten um eine hohe fünfstellige Zahl erhöhen. Dies steht so im Widerspruch zu den vielfältigen Verlagerungsbemühungen der Schweiz in den vergangenen Jahren.

Geprüfte Alternativen zur Einstellung der Rola per Ende 2025

Im Vorfeld des Entscheids zur Einstellung der Rola wurden verschiedenste Alternativen zu einer Einstellung Ende 2025 geprüft. Das BAV und die RAIPin haben dabei als oberstes gemeinsames Ziel festgelegt, dass der Ausstieg aus dem Betrieb der Rola für alle Beteiligten möglichst kontrolliert und planbar erfolgen soll. Da für Juni/Juli 2026 eine mehrwöchige Totalsperre der Simplon-Achse angekündigt

ist, mussten alle Optionen, die Rola nach dem darauffolgenden verkehrsschwachen Monat August wieder hochzufahren klar verworfen werden. Ein solcher Weiterbetrieb der Rola wäre für die RALpin deutlich verlustbringend gewesen, bei gleichzeitig immer weiter abnehmender Verlagerungswirkung. Eine Fortführung bis 2028 wäre so unter keinen Umständen möglich gewesen. Als alternativen Zeitpunkt für die Einstellung der Rola per Ende 2025 hat die RALpin insbesondere eine Einstellung per Ende Mai 2026 geprüft. Nach eingehender Prüfung dieser Option und Abwägung aller Vor- und Nachteile hat der Verwaltungsrat der RALpin auch diese Variante verworfen. Sie hätte in den fünf zusätzlichen Monaten eine Erhöhung der Abgeltungen des Bundes um rund 50 Prozent erfordert und die erwartete Verlagerungswirkung von geschätzten 28'000 verladenen schweren Güterfahrzeugen hätte einen vergleichsweise geringen zusätzlichen verlagerungspolitischen Nutzen gebracht.

Um die vielfältigen baustellenbedingten Unterbrechungen der Rola zu vermeiden, hatte die RALpin auch die Möglichkeit geprüft, von der früheren Rola-Verladestelle im Hafenareal Basel-Kleinhüningen, welche bis Ende 2018 für die Rola Basel-Lugano genutzt wurde, Gebrauch zu machen. Diese Option wurde verworfen, weil der Hafen Kleinhüningen respektive die alte Verladestelle nur von der Schweiz aus angefahren werden kann. Entsprechend wäre im Gegensatz zur Verbindung Freiburg im Breisgau – Novara eine zusätzliche Transitverzollung notwendig, zu der die Kunden der RALpin nicht bereit sind. Zudem reichen die beschränkten Kapazitäten (Verladeanlage und fehlende Vorstaufflächen für die Lastwagen) bei weitem nicht aus, um täglich bis zu acht Züge be- und entladen zu können. Diese Option musste so aus Gründen der Marktakzeptanz und der fehlenden Verfügbarkeit nutzbarer Anlagen ausgeschlossen werden.

Als Beitrag des Bundes, den Weiterbetrieb der Rola bis Ende des Fahrplanjahrs im Dezember 2025 zu sichern, hat das BAV die Abgeltungsvereinbarung für 2025 mit der RALpin zwei Mal unterjährig angepasst (auf den 1. April und nochmals auf den 1. September 2025). Konkret wurden die Abgeltungssätze je Sendung und je Zug so erhöht, dass sich die Abgeltung des Bundes für 2025 in der Summe auf rund 20 Mio. Franken beläuft, was den im Voranschlag des Bundes für 2025 eingestellten Fördermitteln entspricht.

Einschätzung des Rückverlagerungsrisikos

Das Potenzial für Rückverlagerungen von heute auf der Rola transportierte Lastwagen auf die Strasse ist direkt davon abhängig, ob und wie gut der UKV als Alternative zur Verfügung steht. Für kleinere Unternehmen (Speditionen mit einigen wenigen Fahrzeugen) ist es schwierig auf den UKV umzusteigen, weil eine Organisation notwendig ist, die den Vor- und Nachlauf auf der Strasse im Norden wie im Süden sicherstellen muss. Solche Transporte müssen logistisch neu organisiert werden. Bei zeitkritischen Gütern, wie zum Beispiel verderblichen Waren, verfügt die Rola gegenüber dem UKV als auch der Strasse Vorteile. Dies, weil die Umschlagszeit im Terminal kürzer ist, und entgegen dem Strassen-transport die Stauproblematik entfällt. Ein Wechsel auf den UKV kann also dann attraktiv sein, wenn Transportzeit und Zuverlässigkeit als vorteilhaft beurteilt werden.

Sind die Transportunternehmen und Speditionen, die heute die Rola nutzen, zugleich auch Kunden und Nutzer des UKV, sind sie mit den logistischen Abläufen des UKV vertraut und besitzen teilweise auch Equipment, das im UKV eingesetzt werden kann (UKV-taugliche Behälter oder Sattelaufleger). Auch für nicht-kranbare Sattelaufleger ist ein Einsatz im UKV möglich, da mehrere verschiedene Umschlagmöglichkeiten für nicht-kranbare Sattelaufleger existieren. Allerdings entsteht hier für den Equipment-Wechsel oder den Verlad von nicht-kranbaren Aufleger ein zusätzlicher logistischer Aufwand, der den Gesamttransport verteuert.

Weitere wichtige Vorteile der Rola aber auch des UKV gegenüber der Strasse sind bis heute die Überbrückung des schweizerischen Nacht- und Sonntagsfahrverbots sowie der Wegfall der Zollformalitäten an den Grenzen. Ebenso besteht für den Transport von Gefahrgütern, die bisher mit der Rola transportiert wurden, nicht die unmittelbare Möglichkeit auf Schweizer Strassen zu wechseln, da solche Transporte nur über den Simplon-Strassenübergang erlaubt sind.

Nach Einschätzung vieler Marktakteure ist zu erwarten, dass ein nennenswerter Anteil der heutigen Rola-Transporte (mindestens ein Drittel) relativ schnell in den UKV wechseln kann. Dies betrifft vor allem Kunden, die bereits im UKV Transporte tätigen. Dieser Prozess kann aus Sicht der Marktakteure erleichtert oder beschleunigt werden, wenn finanzielle Anreize für den Wechsel gesetzt werden können. Aktuell sind verschiedene Marktaktivitäten zu beobachten, die sich bemühen, für bisherige Kunden der Rola neue oder angepasste Angebote im UKV zu entwickeln.

Voraussetzung des Wechsels von der Rola in den UKV bleiben die Infrastrukturverfügbarkeit auf den Zulaufstrecken zur Schweiz und die nötige Zuverlässigkeit. Eher zeitsensitive Transporte werden nicht in den UKV wechseln, wenn dort die Angebote nicht eine vergleichbare Qualität haben. Die grundsätzliche Herausforderung der Verlagerungspolitik infolge der schlechten Verfügbarkeit und mangelnden Zuverlässigkeit hat so auch unmittelbaren Einfluss auf das Rückverlagerungsrisiko durch die Einstellung der Rola.

In Zusammenhang mit der vorzeitigen Einstellung ergriffene Massnahmen des Bundes

Das BAV hat nach Kommunikation der vorzeitigen Einstellung der Rola gemeinsam mit der Branche Massnahmen geprüft, welche einen Wechsel der Transporte in den UKV oder andere multimodale Logistiklösungen beschleunigen oder erleichtern können. Die Einstellung der Rola war bisher für 2028 angekündigt. Die vorzeitige Einstellung kommt für die Kunden daher überraschend.

Als Sofortmassnahme hat das BAV die RAAlpin beauftragt, ein Konzept für eine Informationskampagne bei den Rola-Kunden zu erarbeiten und in der Folge umzusetzen mit dem Ziel, dass deren Transporte nach der Einstellung der Rollenden Landstrasse nicht auf die Strasse, sondern möglichst in den unbegleiteten kombinierten Verkehr überführt werden.

Auch passt das BAV das Offertverfahren für Betriebsabgeltungen im alpenquerenden Verkehr des Jahres 2026 (vgl. Ziffer 4.6) so an, dass Sendungen, die bisher mit der Rola transportiert wurden, für einen befristeten Zeitraum (voraussichtlich zwei Jahre) eine höhere Abgeltung erhalten. Die höheren Abgeltungen umfassen einerseits Transporte von nicht-kranken Sattelaufliegern und andererseits von Neukunden des UKV. Mit den höheren Abgeltungen soll der Mehraufwand beim Umschlag bzw. der Aufwand in Verbindung der Erarbeitung neuer Logistikkonzepte kompensiert werden.

5.10 Prüfung der Fortführung der finanziellen Unterstützung für den alpenquerenden unbegleiteten kombinierten Verkehr in Form von Betriebsabgeltungen

Wie in Kapitel 4.6 dargestellt, fördert der Bund die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene mittels Betriebsabgeltungen im alpenquerenden Verkehr. Aktuell ist diese finanzielle Förderung des alpenquerenden kombinierten Verkehrs bis 2030 befristet. Das Parlament hat diese Verlängerung bis 2030 beschlossen, nachdem der Bundesrat eine Verlängerung von 2023 auf 2026 vorgeschlagen hatte⁶¹. In den letzten Verlagerungsberichten betonte der Bundesrat stets, dass die Betriebsabgeltungen per Ende 2030 definitiv auslaufen.

Die Ausführung zu Infrastrukturverfügbarkeit und Zuverlässigkeit auf den Zulaufstrecken und die Notwendigkeit von Massnahmen zur Verbesserung dieser Situation in den Ziffern 5.2 bis 5.6 haben gezeigt, dass die äusserst schwierigen Produktionsbedingungen der Akteure auf der Nord-Süd-Achse noch mittel- bis längerfristig anhalten werden. Vor allem in Deutschland und Italien sind im Zeitraum 2026-2029 weitere grössere Kapazitätseinschränkungen zu erwarten. Kapazitäten auf der Nord-Süd-Achse, die auch langfristig die erwartete Nachfrage des Schienengüterverkehrs (siehe Verlagerungsbericht 2023) befriedigen können, dürften erst ab Mitte bis Ende der 2030er Jahre zur Verfügung stehen.

⁶¹ Der BR hatte in seiner Botschaft zur Erhöhung und Verlängerung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs vom 13.11.2019 beantragt, die Förderung für die Periode 2024-2026 zu verlängern. Das Parlament hatte dann eine Verlängerung um zusätzliche 4 Jahre, d.h. bis 2030 bei Jahrestanchen in den letzten Jahren von rund 50 Mio. Franken, beschlossen.

Die anhaltend schwierigen Produktionsbedingungen für den kombinierten Verkehr sind nicht nur nachteilig für den konkreten Verlagerungsprozess, sie haben auch einen nachhaltig negativen Einfluss auf die finanzielle Leistungsfähigkeit der Unternehmen. Wenn die Produktivität abnimmt, da mehr Lokomotiven und personelle Ressourcen für die gleiche oder geringere Transportleistung eingesetzt werden müssen, sinkt unvermeidbar die Rentabilität.

Auf dieser Ausgangslage stellt sich die grundsätzliche Frage, ob und in welcher Form die finanzielle Unterstützung für den unbegleiteten kombinierten Verkehr fortgesetzt werden soll

Kurzfristig: Abflachung des Abbaupfades

Per Ende 2025 werden von den vom Parlament für die Rollende Landstrasse bewilligten 106 Millionen Franken noch rund 66 Millionen Franken verbleiben. Gestützt auf das Güterverkehrsverlagerungsgesetz (Art. 8 Abs. 4 GVVG; SR-740.1) wird hiervon im Jahr 2026 ein einstelliger Millionenbetrag als Beteiligung des Bundes an den Kosten der Liquidation der RAAlpin eingesetzt. Der Bundesrat sieht vor, einen Teil der in den Jahren bis 2028 freiwerdenden Rola-Mittel für den UKV einzusetzen, um so den Abbaupfad in den kommenden Jahren abzuflachen. Auf diesem Weg wird erreicht, dass für die Akteure im alpenquerenden kombinierten Verkehr zusätzlich zu den schwierigen Produktionsbedingungen noch finanzielle Belastungen durch Subventionsabbau entstehen.

Die Restriktion gemäss Artikel 8 Absatz 2 GVVG⁶², wonach im UKV die Höhe der durchschnittlichen Abgeltung pro transportierte Sendung von Jahr zu Jahr abzunehmen hat, lässt keine Erhöhung der Abgeltungen je Sendung zu. Vielmehr sollen die Abgeltungssätze pro Sendung in den Jahren 2026 bis 2028 so ausgestaltet werden, dass sie in etwa auf konstantem Niveau bleiben.

Motion 25.3949 KVF-N, Mittel für die Verlagerungspolitik sichern

Mit der Motion 25.3949 «Mittel für die Verlagerungspolitik sichern»⁶³ will die KVF-N den Bundesrat beauftragen, die wegen der vorzeitigen Einstellung der Rola freiwerdenden Gelder im Zahlungsrahmen 2024-2028 vollumfänglich für die Förderung zusätzlicher Verkehrsverlagerung im alpenquerenden Schienengüterverkehr in den Jahren 2026–2030 einzusetzen und die dafür notwendigen Schritte einzuleiten. *Zur Zeit der Verabschiedung des Verlagerungsberichts waren die parlamentarischen Beratungen zu dieser Motion noch nicht abgeschlossen.* Der Bundesrat hat die Ablehnung dieser Motion beantragt. Wie oben beschrieben, hat gemäss Art. 8 Abs. 2 GVVG im unbegleiteten kombinierten Verkehr die Höhe der durchschnittlichen Abgeltung pro transportierte Sendung von Jahr zu Jahr abzunehmen. Eine stärkere Förderung des UKV ist unter dieser Beschränkung nur sehr begrenzt möglich. Die Umsetzung der Motion würde also eine Anpassung von Art. 8 GVVG implizieren, die unter Einhaltung der Vorgaben für Gesetzgebungsprozesse frühestens ab 2028 zur Anwendung kommen würde. Eine Erhöhung der Abgeltung für die Jahre 2028 bis 2030 macht aber aus Sicht des Bundesrats keinen Sinn, wenn dann 2030 die finanzielle Förderung des alpenquerenden UKV beendet wird. Der Bundesrat geht daher davon aus, dass dies kaum zusätzliche Impulse für die Verlagerungspolitik setzen würde, solange die Frage der Förderung nach 2030 nicht geklärt ist.

Prüfung einer Fortführung der Förderung über das Jahr 2030 hinaus

Die letzte Verlängerung der finanziellen Förderung im UKV durch den Bund wurde damit begründet, dass die Infrastruktur im Ausland noch nicht im erwarteten Umfang ausgebaut ist, so dass keine weiteren Produktivitätsverbesserungen im alpenquerenden Bahngüterverkehr erreicht werden können. Diese Aussage trifft auch für die kommenden Jahren weitgehend zu bzw. hat sich sogar akzentuiert: Verschlechterungen in der Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Bahninfrastrukturkapazitäten auf der Nord-Süd-Achse führen zu Verschlechterungen in der Produktivität und zu einer verteuerten Produktion, die kaum mit unternehmerischen Optimierungen begegnet werden können. Verschiedene Rück-

⁶² Siehe https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2016/329/de#art_8

⁶³ Link zum Vorstoss: <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20253949>

meldungen aus der Branche weisen darauf hin, dass bei Anhalten der schwierigen Produktionsbedingungen im internationalen Schienengüterverkehr das Ende der Förderung tatsächlich verschiedene Unternehmen in finanziell existenzbedrohende Situationen bringen könnte– wie der Entscheid der RAI-pin zur Einstellung der Rola zeigt.

Bei verschiedenen Anlässen (u.a. Branchen-Dialog und Runder Tisch des BAV) haben die Branchenakteure signalisiert, dass sie eine Verlängerung der Abgeltungen für den alpenquerenden kombinierten Verkehr über 2030 hinaus als notwendig erachten. Implizit kann diese Forderung auch aus dem Anliegen der oben genannten Mo. 25.3949 entnommen werden, indem diese mit der Forderung nach Massnahmen begründet wird, welche Rückschritte in der Verlagerungspolitik verhindern.

Der Bundesrat wird prüfen, ob und wie eine finanzielle Förderung weitergeführt werden soll. Grundsätzlich stehen hinsichtlich der künftigen Förderung des alpenquerenden UKV folgende Varianten im Raum:

1. *Festhalten an der Beendigung der finanziellen Förderung des alpenquerenden UKV mit Betriebsabgeltungen mit dem Jahr 2030:*

Der Bundesrat hat zuletzt mit dem Verlagerungsbericht 2023 unterstrichen, dass die Betriebsabgeltungen per Ende 2030 definitiv auslaufen. Dies lässt erwarten, dass sich alle Branchenakteure auf das Ende der Förderung vorbereitet haben. Wenn dies noch nicht der Fall war, verbleiben weitere fünf Jahre, sich hierauf einzustellen. Eine Fortführung der Förderung birgt die Gefahr, dass der Druck zur Realisierung von Produktivitätsverbesserungen nachlässt und auch der Druck auf die Infrastrukturbetreiberinnen, insbesondere DB InfraGO, die Infrastrukturverfügbarkeit zu verbessern, reduziert wird, da der Bund selbst bei Problemen im Ausland als «Lückenbüsser» einspringt.

2. *Fortführung der finanziellen Förderung des alpenquerenden UKV mit Betriebsabgeltungen nach 2030 unter Beibehaltung der Bestimmung abnehmender Abgeltungen je Sendung in Art. 8 Abs. 2 GVVG:*

Der Bundesrat hält an seinen bisherigen Aussagen fest, dass die Angebote im alpenquerenden UKV eigenwirtschaftlich erbracht werden, sobald die für die Angebote erforderliche Bahninfrastruktur in der nötigen Kapazität und Qualität zur Verfügung steht. Dies ist insbesondere für die Zulaufstrecken im Norden der Schweiz nicht gegeben. Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Infrastruktur sind in der letzten Berichtsperiode markant gesunken. Ausweichstrecken bestehen nur in ungenügendem Ausmass. Infrastrukturmassnahmen, die es erlaube, Güterzüge mit einer Länge von 740 Meter in grossem Umfang zu führen, fehlen bis heute. Hingegen möchte der Bundesrat Planungs- und Investitionssicherheit ermöglichen und ist bereit, für einen zusätzlichen Zeitraum (z.B. 4 Jahre) eine finanzielle Förderung von Betriebsabgeltungen zu ermöglichen. Die Förderung soll aber weiterhin einem Abbau in kleinen Schritten unterliegen, um so den Druck auf Verbesserungen in den Produktionsbedingungen aufrecht zu halten.

3. *Fortführung der finanziellen Förderung des alpenquerenden UKV mit Betriebsabgeltungen verbunden mit der Streichung der Bestimmung abnehmender Abgeltungen je Sendung in Art. 8 Abs. 2 GVVG.*

Unter Anerkennung der Gründe für eine Fortführung der finanziellen Förderung über 2030 hinaus kann es auch zielführend sein, Art. 8 Abs. 2 GVVG, der eine Abnahme der Abgeltung von Jahr zu Jahr verlangt, zu streichen oder in geeigneter Form anzupassen. Die Planungs- und Investitionssicherheit der Branchenakteure im alpenquerenden UKV wurde in den vergangenen Jahren regelmässig durch «externe Schocks» gefährdet, sei es durch Bauarbeiten, unerwartete Erhöhungen der Trassen- und Bahnstrompreise in verschiedenen Ländern oder angepassten Regulierungen. Die finanzielle Förderung könnte solche Entwicklungen abfedern, indem zwischenzeitlich auch Erhöhungen der Abgeltungen möglich werden. Trotz langfristigem Ziel eines Abbaus der Abgeltungen könnten so die Abgeltungen stärker steuernd zur Erhöhung der Investitionssicherheit eingesetzt werden.

Der Bundesrat wird mit den parlamentarischen Beratungen zum Verlagerungsbericht die Varianten zum Ob und Wie der Fortführung der finanziellen Förderung des alpenquerenden UKV vertiefen, so dass das Parlament hierzu eine vertiefte Diskussion führen kann und dem Bundesrat entsprechend Aufträge zum weiteren Vorgehen erteilen kann.

5.11 Gefahrguttransporte auf der Simplon-Passstrasse

5.11.1 Arbeiten im Rahmen der Roadmap 2025 des Kantons Wallis

Der Bundesrat ist – angesichts des in Ziffer 4.11 dargestellten Stands der Arbeiten – der Ansicht, dass der Kanton Wallis und die dort ansässige Industrie ihrer Verantwortung zur Reduktion der Gefahrguttransporte, die ihre Quelle oder ihr Ziel im Wallis haben, nachkommen. Er ist zuversichtlich, dass mit der Leitung für einzelne Massnahmen der Roadmap 2025 durch den Kanton Wallis und die Fachverbände beziehungsweise die Bundesverwaltung eine Steuerung der Umsetzung gewährleistet ist. Aus diesem Grund hat er bis auf Weiteres darauf verzichtet, eine Vernehmlassung zu einem Verbot von Gefahrguttransporten auf der Simplon-Passstrasse durchzuführen.

Der Bundesrat erwartet weiterhin eine konsequente Fortführung der Massnahmen und messbare, in der Verantwortung der kantonalen Akteure erzielbare Ergebnisse. Das UVEK hat mit Vertreterinnen und Vertretern von ASTRA und BAV direkt Einsitz sowohl auf Ebene Direktion im Leitorgan als auch auf Ebene Sachbearbeitung in der Arbeitsgruppe zur Umsetzung der Massnahmen. Sollte der Arbeitsfortschritt im Rahmen der Roadmap nicht den Erwartungen des Bundesrats entsprechen, so behält er sich vor, die Arbeiten zu einem Verbot der Gefahrguttransporte auf der Simplon-Passstrasse umgehend wieder aufzunehmen. In diesem Fall würde er das zuständige Departement UVEK wiederum mit der Ausarbeitung einer Vernehmlassungsvorlage für ein Verbot von Gefahrguttransporten auf der Simplon-Passstrasse beauftragen.

5.11.2 Umsetzung der Motion 20.3696 Pasquier-Eichenberger «Monitoring des alpenquerenden Gefahrguttransports»

Ergänzend zur Prüfung des Verbots von Gefahrguttransporten am Simplon erhielt der Bundesrat mit der Motion 20.3696 «Monitoring des alpenquerenden Gefahrguttransports»⁶⁴ den Auftrag, für die Berichterstattung in den Verlagerungsberichten das Monitoring zu den Gefahrguttransporten im alpenquerenden Güterverkehr zu verbessern.

Der Bundesrat hatte in der Antwort festgehalten, ein Monitoring der Gefahrguttransporte am Simplon-Strassenübergang aufzubauen und durchzuführen, insbesondere auch zur Überwachung der Massnahmen gemäss der beschriebenen Roadmap 2025 des Kantons Wallis.

Das ASTRA hat ein entsprechendes Konzept zur Erkennung der Gefahrguttransporte erarbeitet und realisiert. Die Erfassung erfolgt mittels geeigneter Kamerageräte an zwei Standorten auf der N09 (in Gondo und in Saint-Maurice). Durch einen fahrzeugspezifischen Abgleich der Messergebnisse an beiden Standorten kann neben der Anzahl der Transporte zusätzlich auch der lokale und der überregionale Quell- und Zielverkehr bestimmt werden.

Die Anlage in Gondo hat am 1. September 2023 den Betrieb aufgenommen, diejenige in Saint-Maurice am 1. Februar 2024. Der Kanton Wallis hat die Standberichte betreffend Umsetzung der Massnahmen per 31. Dezember 2023 und 31. Dezember 2024 gemäss Roadmap am 28. April 2025 publiziert⁶⁵.

Zusammenfassend zeigen die bisherigen Messreihen folgende Ergebnisse:

- *Stabilität:* Der Gefahrgutverkehr auf der Simplon-Passstrasse erweist sich über die vergangenen Jahre als stabil und in der Tendenz leicht rückläufig.

⁶⁴ Link zum Vorstoss: <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20203696>

⁶⁵ siehe <https://www.vs.ch/de/web/sut3/sut-iii> >

- *Risiko:* Im Vergleich zum gesamten Nationalstrassennetz liegen sämtliche risikorelevanten Kennzahlen in einem tiefen Bereich.
- *Logistische Rahmenbedingungen:* Knappe Lieferketten und Lagerflächen führen zu kleineren Transportvolumen je Transport. Die deutliche Zunahme von leeren Gefahrgutschildern zeigt diese Bewegung im Stückguttransport.
- *Transitverkehr:* Mit dem Abgleich beider Anlagen lässt sich der Transitanteil am Schwerverkehr auf 50% schätzen.

Die Berichterstattung zu den Gefahrguttransporten in den Verlagerungsberichten des Bundesrats und den Semesterberichten des BAV zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs kann in der Folge – wie in der Motion 20.3696 verlangt – korrekt und zum Aufbau von Zeitreihen erfolgen. Sie wird in den künftigen Berichten weitergeführt.

In Zusammenhang mit den Gefahrguttransporten am Simplon fordert die Motion 25.3926 «Rechtsgrundlagen für eine Meldepflicht für Gefahrguttransporte am Simplonpass»⁶⁶ den Bundesrat auf, die rechtlichen Grundlagen für die verpflichtende Meldung von Gefahrguttransporten am Simplonpass zu schaffen. Der Bundesrat ist jedoch nicht der Ansicht, dass die geforderte Meldepflicht einen Beitrag zu mehr Sicherheit leistet. Er lehnt den Vorstoss ab. Die mit der Motion geforderte Einführung von lokalen und hier auf einen einzelnen Alpenübergang bezogenen Sonderregelungen erschwert die Erarbeitung und Anwendung von international harmonisierten Lösungen ist mit einem unverhältnismässigen Aufwand verbunden. Das mit der Umsetzung der Motion 20.3696 Pasquier-Eichenberger realisierte Monitoring zu den Gefahrguttransporten über den Simplon-Strassenübergang des ASTRA erhebt bereits heute Art, Herkunft und Ziel der Gefahrguttransporte über den Simplon-Strassenübergang.

Der Bundesrat ist der Ansicht, dass die Roadmap 2025 des Kantons Wallis und der dort ansässigen Industrie grundsätzlich ein angemessenes Massnahmenpaket darstellt, um die Zahl der Gefahrguttransporte auf der Simplon-Passstrasse zu reduzieren und die Sicherheit zu verbessern. Daher verzichtet er bis auf Weiteres auf die Einleitung einer Vernehmlassung zum Verbot von Gefahrguttransporte auf der Simplon-Passstrasse.

Er wird, in Abhängigkeit von den Arbeiten der Roadmap 2025, mit dem Verlagerungsbericht 2027 einen abschliessenden Entscheid über ein Gefahrgutverbot fällen.

Der Bundesrat hat ein Monitoring der Gefahrguttransporte auf der Simplon Passstrasse eingerichtet und stellt erste Ergebnisse in diesem Bericht dar. Er sieht das Anliegen der Motion 20.3696 Pasquier-Eichenberger als erfüllt und beantragt ihre Abschreibung.

5.12 Automatisierung des Nord-Süd-Güterverkehrs durch Einführung der DAK

Bundesrat und Parlament unterstützen die Einführung der digitalen automatischen Kupplung (DAK). Eine entsprechende gesetzliche Grundlage wurde vom Parlament am 21. März 2025 im Rahmen der Totalrevision des Gütertransportgesetzes⁶⁷ verabschiedet und soll per 1. Januar 2026 in Kraft treten. Für die Migration zur DAK wurde ein Verpflichtungskredit vom 180 Millionen Franken und einer Laufzeit von 2027–2032 gesprochen.

Mit der Automatisierung und Digitalisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs verfolgt der Bundesrat das Ziel, dass Transporte auf der Schiene schneller, einfacher und günstiger werden. Zentrales Element dieser Automatisierung und Digitalisierung ist die DAK in den Güterzügen. Sie soll europaweit eingeführt werden und die aus dem 19. Jahrhundert stammende Schraubenkupplung ablösen.

Die Einführung der DAK geschieht im Rahmen eines Branchenprojekts. Für den Bundesrat ist zentral, dass diese Aktivitäten in enger Abstimmung mit den europäischen Partnern stattfinden. Im Investitionsprogramm Europe's Rail Joint Undertaking (ERJU) gehört die Entwicklung der DAK zu den sogenannten Flagship-Projekten. Einerseits werden die technischen Spezifikationen entwickelt, die in den nächs-

⁶⁶ Link zum Vorstoss: <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20253926>

⁶⁷ BBl 2025 1103

ten TSI-Änderungsprozess münden sollen. Andererseits wird das Projekt European DAC Delivery Programme (EDDP) fortgeführt, das sich um die Modalitäten des europaweiten Einführungsprozesses der DAK kümmert und entsprechende Migrations- und Finanzierungskonzepte entwickelt.

Parallel zu den technischen Vorarbeiten förderte die Schweiz den Einsatz von Prototypen der automatischen Kupplung im täglichen Betrieb. SBB Cargo setzt seit 2019 Züge mit automatischer Kupplung im alpenquerenden Verkehr von Dietikon ins Tessin ein. Die Erfahrungen aus dem täglichen Betrieb fließen laufend in die Entscheidungsfindung im EDDP ein. Die Schweiz fördert auch die Erprobung einer Strom- und Datenleitung mit Powerline+-Technik, um auch im digitalen Bereich der DAK die Entscheidungsfindung auf europäischer Ebene zu unterstützen.

In der Schweiz wird das Projekt zur Vorbereitung der Migration zur DAK seit Mitte 2025 von der Branche geführt. Auf europäischer Ebene soll der Betrieb mit der DAK im internationalen Handling im Rahmen grossflächiger Tests ab 2027/2028 erprobt werden. Die Schweiz wird hierzu ihren Beitrag leisten und so mithelfen, die besseren Produktionsbedingungen aufgrund der DAK möglichst schnell zu gewährleisten. Dank der genannten Eigenschaften werden heute manuell durchgeführte Prozesse reduziert, was den Betrieb beschleunigt und die Kosten reduziert. Der Bundesrat ist somit überzeugt, dass die DAK auch für die Produktionsformen des alpenquerenden Nord-Süd-Güterverkehrs mittel- bis langfristig Vorteile bringen und einen Beitrag zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des alpenquerenden Schienengüterverkehrs leisten wird.

Die Arbeiten zur Einführung der DAK werden losgelöst von der Verlagerungspolitik und den Verlagerungsberichten vorangetrieben.

5.13 Beibehaltung eines sicheren Schienengüterverkehrs durch die Alpen

Eine hohe Sicherheit ist grundlegende Voraussetzung für einen für Wirtschaft und Bevölkerung attraktiven und leistungsfähigen Schienengüterverkehr. Sie ist so auch Voraussetzung für eine erfolgreiche Verlagerungspolitik. Das Sicherheitsniveau im Schienengüterverkehr ist weiterhin sehr hoch, war jedoch in der zurückliegenden Berichtsperiode Gegenstand verschiedener öffentlicher und politischer Diskussionen. Die Publikation des Schlussberichts der schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) zur Entgleisung eines Güterzugs im Gotthard-Basistunnel⁶⁸ erforderte eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Frage der Sicherheit des internationalen bzw. alpenquerenden Bahngüterverkehrs. Es sind Handlungsoptionen aller Beteiligten zur Wahrung bzw. Steigerung der Sicherheit unter Beibehaltung möglichst wirtschaftlich attraktiver Produktionsbedingungen im Schienengüterverkehr und ohne Beeinträchtigung der Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehr auf die Bahn zu prüfen.

Die SUST hat im Nachgang zum Unfall im Gotthard-Basistunnel der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) empfohlen, auf europäischer Ebene strengere Vorgaben für den Unterhalt und die Instandhaltung von Güterwagen mit Verbundstoffbremssohlen (insbesondere LL-Sohlen) zu erlassen. Auch der Bund nimmt die Empfehlungen der SUST sehr ernst. Daher lud das BAV Vertreterinnen und Vertreter der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Wagenhalter am 26.06.2025 und am 07.08.2025 zu zwei Runden Tisch. Ziel war die Identifikation kurzfristiger Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Schienengüterverkehr vor allem in Form von Selbstverpflichtungen oder zusätzlichen regulatorischen Massnahmen).

Basierend auf diesem Dialog mit der Branche und den Empfehlungen, welche die SUST an die ERA ausgesprochen hat, hat das BAV konkrete Massnahmen definiert und in einer Verfügung am 11. September 2025 publiziert⁶⁹. Diese schreibt für durch die Schweiz fahrende Güterwagen einen höheren Mindestraddurchmesser und häufigere Wartungsintervalle vor. Zudem sind Wagen mit überhitzten Rädern systematisch aus dem Verkehr zu nehmen und der Instandhaltung zuzuführen. Diese auf dem SUST-Bericht basierenden Massnahmen treten nach einer Übergangsfrist am 1. Januar 2027 in Kraft

⁶⁸ <https://www.sust.admin.ch/> > Kürzlich publizierte Berichte zu Untersuchungen > Gotthard-Basistunnel (Station FSMF) TI

⁶⁹ Siehe <https://www.news.admin.ch/> vom 11. September 2025

und reduzieren das Risiko für Radbrüche erheblich. Längerfristig sind weitere Massnahmen angedacht. So soll der Einfluss der Verbundstoffbremssohlen auf die Räder vertieft untersucht und Innovationen bei den Bremssystemen vorangetrieben werden. Das BAV wird sich auch weiterhin dafür einsetzen, dass die Vorgaben auf gesamteuropäischer Ebene angepasst werden.

Der Bundesrat wird die Handlungsfelder in seinem Bericht zum Postulat 25.3177 «Erhöhung der Sicherheit im Schienengüterverkehr» benennen.

Der Bundesrat erachtet die Wahrung der Sicherheit im alpenquerenden Schienengüterverkehr als unabdingbare Voraussetzung und fordert alle Branchenakteure auf, Handlungsoptionen für eine Verbesserung der Sicherheit zu prüfen und kurzfristig umsetzbare, risikominimierende Massnahmen umzusetzen.

6 Fortführung und Weiterentwicklung der Verlagerungspolitik: Herausforderungen für die kommende Berichtsperiode 2025–2027

Die vorangehenden Kapitel 4 und 5 haben die grundlegenden Instrumente und Rahmenbedingungen der Verlagerungspolitik dargestellt, in der vergangenen Berichtsperiode vorgenommene Analysen dokumentiert und Massnahmen aufgezeigt, deren Umsetzung der Bundesrat unmittelbar vorsieht. Hieraus ergeben sich für die kommenden Berichtsperiode 2025 bis 2027 aus Sicht des Bundesrates entsprechende Schwerpunkte und Herausforderungen für die Fortsetzung und Weiterentwicklung der Verlagerungspolitik.

6.1 Herausforderung: Erhöhung der Infrastrukturverfügbarkeit und zuverlässige Angebote im Schienengüterverkehr

Die Entwicklung des alpenquerenden Güterverkehrs in der vergangenen Berichtsperiode zeigt, dass abnehmende Transportmengen im alpenquerenden Schienengüterverkehr und damit verbundene Marktanteilsverluste der Schiene bisherige Erfolge der Verlagerungspolitik der letzten Jahre zunehmend in Frage stellen. Dies trotz eines umfassenden Instrumenten- und Massnahmensets, das zielgerichtet Anreize für die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene setzt. Zwar sind alle Instrumente und Massnahmen bewährt und effizient ausgestaltet, dennoch besteht die Gefahr, dass ihre Wirkung durch nachhaltige Mängel in der Infrastrukturverfügbarkeit verlorengeht. Die während der Berichtsperiode verzeichneten deutlichen Mengenrückgänge auf der Schiene sind hierfür ein klares Signal.

Im Umfeld eines schwierigen wirtschaftlichen Umfelds in Europa führen die – als Folge der schlechten Infrastrukturverfügbarkeit – mangelhafte Zuverlässigkeit und die vielen Verspätungen der Angebote im internationalen Schienengüterverkehr dazu, dass der alpenquerende Schienengüterverkehr seine über die Jahre gewonnenen Marktanteile der Schiene in den letzten Jahren aktuell nach und nach abgeben musste. Ein konkretes Ereignis in diesem Zusammenhang ist die vorzeitige Einstellung des Angebots Rollenden Landstrasse auf Ende 2025.

Die Ursache der Problematik liegt in der Tatsache, dass der Schienengüterverkehr aufgrund des schlechten Infrastrukturzustands auf verschiedenen Zulaufstrecken verbunden mit einer hohen Störungsanfälligkeit, andauernden Einschränkungen durch Baustellen und weiterer operativer Probleme nicht mehr in der Lage ist, zuverlässige und standardisiert-industrialisierte Angebote zu erbringen. So hat auch die NEAT nicht den gewünschten Wert für die Verlagerungspolitik. Die Kapazitäts- und Produktivitätsvorteile gehen – so zeigen die Erfahrungen der Branchenakteure in der zurückliegenden Berichtsperiode – zur Kompensation anderer Defizite bei der Infrastrukturverfügbarkeit wieder verloren. Verladende Wirtschaft und Transportunternehmen sind so mit einer schlechteren Produktivität konfrontiert, die konsequent zulasten der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Strasse geht. Verlagerungsimpulse können so kaum mehr gesetzt werden. Die bisherige Wirkung des bestehenden Instrumenten- und Massnahmensets wird geschwächt.

Die wichtigsten Bemühungen und Anstrengungen für die kommende Berichtsperiode müssen somit an der Verbesserung dieser Situation ansetzen. Der Fokus liegt somit zuvorderst in folgenden Bereichen:

- Kurzfristig ist darauf hinzuarbeiten, stabile und verlässliche Abläufe im Schienengüterverkehr zu erreichen, die zuverlässige Angebote ermöglichen und so die Wettbewerbsfähigkeit des Nord-Süd-Schienengüterverkehrs aufrechterhalten können. Hierfür stehen primär die Infrastrukturbetreiber in der Verantwortung. Vor dem Hintergrund der anhaltenden Baumassnahmen ist die Sicherstellung von Zuverlässigkeit und Qualität oberstes Ziel und zentrale Voraussetzung dafür, dass sich die Marktanteile der Schiene in den kommenden Jahren konsolidieren können. Kapitel 5 des Berichts hat den Handlungsbedarf detailliert aufgezeigt und erste Handlungsmöglichkeiten skizziert. Darüber hinaus haben alle Akteure in den Wertschöpfungsketten des Güterverkehrs Massnahmen zu ergreifen, die eine höhere Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit bewirken. Eine enge Koordination dieser Bemühungen auf Ebene der europäischen Güterverkehrskorridore ist aus Sicht der Schweiz unabdingbar. Bundesrat und die zuständigen Stellen der Bundesverwaltung werden in all ihren Kontakten diese Notwendigkeiten betonen und wo möglich unterstützen.

- Mittel- bis langfristig ist die Schaffung zusätzlicher Infrastrukturkapazitäten auf den Zulaufstrecken zur NEAT im Ausland weiterzuverfolgen. Konkret muss der Schienengüterverkehrsbranche möglichst rasch eine moderne und den Bedürfnissen des Marktes entsprechende Infrastruktur auf allen Zulaufstrecken zu NEAT im Ausland zur Verfügung stehen, insbesondere auf der linksrheinischen Achse via Frankreich, Luxemburg und Belgien, aber auch auf der Gäubahn in Süddeutschland. Auch hierauf werden der Bundesrat und die zuständigen Stellen der Bundesverwaltung in ihren internationalen Kontakten hinwirken. Die Umsetzung der vom Parlament bereits erteilten Aufträge zur marktgerechten Weiterentwicklung der linksrheinischen Zulaufstrecken zur NEAT und zur Bereitstellung korridorweit abgestimmter Pufferkapazitäten haben für den Bundesrat hohe Priorität.

6.2 Sicherstellung der Wirksamkeit der schweizerischen Verlagerungspolitik

Trotz und angesichts der beschriebenen ungenügenden infrastrukturellen Voraussetzungen und schwierigen betrieblichen Situation im Schienengüterverkehr unterstreicht der Bundesrat die Notwendigkeit und Wichtigkeit der Verlagerungspolitik, um den vom alpenquerenden Schwerverkehr Alpenraum und weitere davon betroffene Regionen vor dessen negativen Wirkungen zu schützen. Neben dem beschriebenen Fokus auf die Verbesserung der Infrastrukturverfügbarkeit setzen der Bundesrat und die zuständigen Stellen der Bundesverwaltung mit diesem Verlagerungsbericht punktuelle Massnahmen um, die einen Beitrag zur Stabilisierung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs leisten sollen. Neben internationalen Aktivitäten insbesondere auf Ebene der europäischen Güterverkehrskorridore und der Intensivierung des Branchendialogs ist vorgesehen, dass die Einstellung der Rollenden Landstrasse so flankiert wird, dass die Rückverlagerungen auf die Strasse kurz- bis mittelfristig möglichst minimiert werden. Darüber hinaus wird der Bundesrat eine Fortsetzung der finanziellen Förderung des alpenquerenden UKV über das Jahr 2030 hinaus prüfen, um stabilisierende Impulse setzen zu können.

Im Rahmen des ständigen Monitorings des alpenquerenden Güterverkehrs auf Strasse und Schiene wird der Bundesrat in der kommenden Berichtsperiode die Zusammenhänge zwischen schlechter Infrastrukturverfügbarkeit, Baustellensituation und Störungsanfälligkeit auf der einen Seite und Nachfrageentwicklung und Investitionsentscheiden zu Gunsten oder Ungunsten der Schiene genau analysieren. Ebenso wird er beobachten, ob Verbesserungen insbesondere im Bereich der Baustellenkoordination und der Verfügbarkeit von Umleitungsstrecken erzielt werden können. Zusätzlich wird er die Wirksamkeit der getroffenen Massnahmen zur Flankierung der Einstellung der Rollenden Landstrasse analysieren. Aufbauend auf diesem Monitoring und damit verbundenen Erkenntnissen wird der Bundesrat prüfen, ob er mit dem nächsten Verlagerungsbericht oder bereits vorgängig dem Parlament zusätzliche Massnahmen zur Unterstützung der Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs vorschlagen wird.

Anhang

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Anzahl alpenquerender Fahrten durch die Schweiz 1981–2024	8
Abbildung 2: Entwicklung alpenquerende Fahrten von SGF nach Fahrzeugkategorie 1981–2024	9
Abbildung 3: Entwicklung der alpenquerenden Fahrten von SGF nach Immatrikulation 1981–2024	10
Abbildung 4: Gefahrguttransporte auf der Simplon-Passstrasse 2024 je Fahrtrichtung	10
Abbildung 5: Alpenquerender Schienengüterverkehr 2000–2024	11
Abbildung 6: Aufkommen je Übergang und Verkehrsart im alpenquerenden Schienengüterverkehr 2024.	13
Abbildung 7: Wichtigste Relationen im alpenquerenden Schienengüterverkehr 2024 nach Aufkommen.	14
Abbildung 8: Anzahl der Güterzüge pro Tag und Achse im alpenquerenden Güterverkehr August–September 2023.	14
Abbildung 9: Aufkommensanteil der Gotthard- und Lötschberg-Simplon-Achse am alpenquerenden Güterverkehr je Kalenderwoche im 2. Halbjahr 2023.	15
Abbildung 10: Entwicklung des alpenquerenden Gesamtaufkommens 1984–2024	16
Abbildung 11: Entwicklung des Modalsplits im alpenquerenden Güterverkehr 1984–2024	16
Abbildung 12: Alpenquerender Güterverkehr 1980–2024 im sogenannten inneren Alpenbogen zwischen Mont-Cénis/Fréjus (F) und Brenner (A)	17
Abbildung 13: Entwicklung des BIP 2022–2024, dargestellt in %-Abweichungen zum jeweiligen Vorjahresquartal.	20
Abbildung 14: Entwicklung des Aussenhandelsvolumens 2022–2024, dargestellt in %-Abweichung zur jeweiligen Vorjahresperiode.	21
Abbildung 15: Lage der Luft- und Lärmmessstationen entlang der alpenquerenden Transitachsen im Strassen- und Schienenverkehr.	23
Abbildung 16: Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionsentwicklung 2004–2022 auf der A2 und der A13 im Alpenraum (Erstfeld–Bellinzona bzw. Bonaduz–Bellinzona).	24
Abbildung 17: NO _x -Immissionsentwicklung 2003–2024	26
Abbildung 18: NO ₂ -Immissionsentwicklung 2003–2024 mit dem Immissionsgrenzwert gemäss LRV (30 µg/m ³)	27
Abbildung 19: Verlauf der durchschnittlichen Gesamtlärmpegel sowie der durchschnittlichen Lärmpegel von SGF an der A2 und A13 2004–2024 in dB(A) während der Tagesstunden (gemäss LSV von 6 bis 22 Uhr)	28
Abbildung 20: Durchschnittlicher Verlauf der Lärmbelastung an den Messstationen Reiden (A2), Camignolo (A2) und Rothenbrunnen (A13) an Werktagen und am Sonntag	29
Abbildung 21: Lärmemissionen Steinen (Gotthard-Achse) und Wichtrach (Lötschberg-Simplon-Achse) 2003–2024	30
Abbildung 22: Entwicklung der Vorbeifahrtpegel von Güterzügen in Steinen an der Gotthard-Achse 2004–2024	31
Abbildung 23: Kapazitätsauslastung auf der Gotthard- und der Lötschberg-Simplon-Achse 2022–2024. Kapazitäten: Trassen für den alpenquerenden Güterverkehr von Grenze zu Grenze (d. h. Basel–Chiasso/Luino oder Domodossola)	36
Abbildung 24: Karte des Güterverkehrskorridors Nordsee-Rhein-Mittelmeer	37
Abbildung 25: Voll- (rot) oder Teilsperren (gelb) auf dem Rhein-Alpen-Korridor 2024.	42
Abbildung 26: Anzahl Züge im alpenquerenden Güterverkehr: Vergleich 2023 und 2024 je Kalenderwoche.	43

Abbildung 27: Anzahl Schwerer Güterfahrzeuge im alpenquerenden Verkehr je Kalenderwoche	44
Abbildung 28: Entwicklung der Pünktlichkeit im alpenquerenden kombinierten Schienengüterverkehr 2023–2025	44
Abbildung 29: Entwicklung des gewichteten Durchschnitts der LSVA 2017–2024	47
Abbildung 30: Vergleich der Trassenpreise für einen Beispielgüterzug in den Trassenpreissystemen 2017 und 2021	50
Abbildung 31: Entwicklung der Anzahl alpenquerender Sendungen 2002–2024	54
Abbildung 32: Statistik der Schwerverkehrskontrollen in Kontrollzentren mit Bezug zum alpenquerenden Strassengüterverkehr 2022–2024	58
Abbildung 33: Strassenbenutzungsgebühren 2024 auf typischen Relationen im alpenquerenden Güterverkehr über französische, schweizerische und österreichische Alpenübergänge für Sattelzüge der Emissionskategorie EURO VI mit 40 t zulässigem Gesamtgewicht.	62
Abbildung 34: Strassenbenutzungsgebühren pro Fahrzeugkilometer in CHF/km auf typischen Relationen im alpenquerenden Güterverkehr über französische, schweizerische und österreichische Alpenübergänge.	63
Abbildung 35: Verlauf des Güterverkehrskorridors Nordsee-Rhein-Mittelmeer in der Schweiz	68
Abbildung 36: Südliche Zulaufstrecken zur NEAT	69
Abbildung 37: Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel, Planungs- und Realisierungsstand August 2024; Abkürzungen: PfV = Planfeststellungsverfahren, BÜ = Bahnübergang (Quelle: Deutsche Bahn AG).	70
Abbildung 38: Aktuelle und geplante Kapazitäten auf den Zulaufstrecken zur NEAT	71
Abbildung 39: Ist- und Zielzustand P400 auf dem Nordsee-Rhein-Mittelmeer-Korridor (vereinfacht).	72
Abbildung 40: Darstellung der zeitlichen Kumulation von Baustellen im Sommer 2024.	75
Abbildung 41: Geplante Voll- (rot) oder Teilsperren (gelb) auf dem Nordsee-Rhein-Mittelmeer-Korridor 2026.	76
Abbildung 42: Lage der gegenständlichen Tunnels im Abschnitt Saverne–Réding der Strecke Strasbourg–Metz	79
Abbildung 43: Streckenverlauf des Korridors Nordsee-Rhein-Mittelmeer im Stadtgebiet Basel und Lage der Tunnels Kannenfeld und Schützenmatt.	81
Abbildung 44: Verlauf der Strecke Wörth – Lauterbourg – Strasbourg	82
Abbildung 45: Verlauf der Gäubahn und ihrer schweizerischen Fortsetzung	84
Abbildung 46: Einordnung der Funktionalität der Puffergleise in die Gleise einer Betriebsstelle.	86

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Anzahl alpenquerender Fahrten durch die Schweiz pro Alpenübergang 2001–2024	9
Tabelle 2: Anteile der Alpenübergänge im alpenquerenden Güterverkehr auf der Strasse 2001–2024	9
Tabelle 3: Anteile der Verkehrsarten WLV, UKV und Rola am alpenquerenden Schienengüterverkehr durch die Schweiz 2000–2024	12
Tabelle 4: Achsenvergleich des alpenquerenden Schienengüterverkehrs: Werte in Mio. Netto-netto-Tonnen 2000–2024	12
Tabelle 5: Transportierte Gütermengen über die Schweizer Alpenübergänge in Mio. Netto-netto-Tonnen 2000–2024	15
Tabelle 6: Entwicklung der alpenquerenden Fahrten schwerer Güterfahrzeuge durch die Schweiz und Transportaufkommen im alpenquerenden Güterverkehr auf Strasse und Schiene im 1. Halbjahr 2025 im Vergleich zum gleichen Semester des Vorjahres.	18
Tabelle 7: Übersicht Verlagerungsinstrumente und -massnahmen gemäss Verlagerungskonzept des GVVG	33
Tabelle 8: Übersicht über die üblicherweise zur Verfügung stehenden Trassenkapazitäten auf den Nord-Süd-Achsen im alpenquerenden Güterverkehr (von Grenze zu Grenze).	35
Tabelle 9: Entwicklung der LSVA-Höchstbeträge	48
Tabelle 10: Seit dem 1. Januar 2025 gültige LSVA-Sätze	48
Tabelle 11: Marktanteile im alpenquerenden Güterverkehr in % (Anteile an Netto-netto-Tonnen, Werte auf eine Nachkommastelle gerundet)	51
Tabelle 12: Bundesmittel für Verlagerungsmassnahmen seit dem Inkrafttreten des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs 2011 (in Mio. CHF).	52
Tabelle 13: Maximale Abgeltungssätze pro Sendung und pro Zug nach Abgeltungsregionen 2023 und 2024 in Franken	53
Tabelle 14: Im Jahr 2025 gültige Abgeltungssätze für Relationen im unbegleiteten kombinierten Verkehr	53
Tabelle 15: Übersicht der Handlungsfelder des Bundes für die kommende Berichtsperiode	66
Tabelle 16: Überblick der erforderlichen bzw. geplanten Kapazitäten während der Bauarbeiten 2027 und 2028.	77