



An die Mitglieder der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates

Kopie an

- Departementsvorsteher des UVEK, Bundesrat Albert Rösti
- Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates

18. September 2026

Neuausrichtung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) in der Schweiz

Sehr geehrte Nationalrätinnen und Nationalräte

Die unterzeichnenden Organisationen vertreten wichtige Nutzerbranchen des Schienengüterverkehrs, unter anderem die Bauwirtschaft, die Chemie- und Pharmabranche, die Energiewirtschaft, die Getränkewirtschaft, die Recyclingwirtschaft, den Stahlhandel sowie die Transportbranche.

Wir gelangen an Sie, weil die laufende Neuausrichtung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) aus unserer Sicht an einem entscheidenden Punkt angelangt ist und wir eine zeitnahe Kurskorrektur als notwendig erachten.

Das Wichtigste in Kürze

SBB Cargo streicht per Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2026 jeden fünften Bedienpunkt im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV). Auch weitere Leistungen im Schienengüterverkehr werden reduziert oder aufgegeben. Der zu erwartende Rückgang der Gütertransporte auf der Schiene widerspricht dem in der Revision GüTG geäusserten Willen des Gesetzgebers, der den EWLV mit rund 500 Millionen Franken schrittweise und gemeinsam mit der Wirtschaft sanieren und ein Güterwachstum ermöglichen wollte.

Wir bitten Ihre Kommission, sich beim Bundesrat als Eigner von SBB Cargo und beim BAV als Aufsichtsbehörde dafür einzusetzen, dass:

- **der Abbau um mindestens sechs Monate aufgeschoben** und das bestehende Bedienpunkt-Netz bis zur Klärung aufrechterhalten wird;
- **das Vorgehen von SBB Cargo unabhängig überprüft** und offengelegt wird, nach welchen Kriterien über die Schliessungen entschieden wurde;
- **die Kunden, die privaten Bahnen und die Kantone verbindlich einbezogen** werden; die Neuausrichtung des Netzes muss partnerschaftlich erfolgen. Was jetzt an Verkehren verloren geht, kehrt später nicht auf die Schiene zurück.
- **der Bund noch im Herbst 2026 einen runden Tisch einberuft**, an dem die mittelfristige Zukunft des Schienengüterverkehrs geklärt wird.

Die Wirtschaft will einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr und ist bereit, ihren Teil beizutragen. Eignerin und Aufsicht müssen dafür sorgen, dass die nötigen Umstrukturierungen im Dialog mit den Kunden stattfinden, bevor irreversible Fakten geschaffen werden.

Neuausrichtung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) in der Schweiz

Wir sind überzeugt, dass sich die Herausforderungen im EWLK nur gemeinsam durch Bund, SBB und Wirtschaft lösen lassen. Die Wirtschaft ist bereit, ihren Teil dazu beizutragen und den Dialog zwischen allen Beteiligten in Gang zu bringen.

Das Anliegen ist nicht neu. Bereits mit einem gemeinsamen Schreiben vom 26. August 2024 hat die Wirtschaft Bundesrat Rösli auf den schwierigen Zustand des EWLK, auf einseitige Preiserhöhungen bei gleichbleibender oder oft schlechterer Leistung und auf das drohende Risiko einer Rückverlagerung auf die Strasse hingewiesen. **Wir müssen heute feststellen, dass sich die Lage seit dem Inkrafttreten des revidierten Gütertransportgesetzes (GüTG) am 1. Januar 2026 nicht verbessert, sondern weiter verschlechtert hat.** Genau deshalb gelangen wir nun auch an Ihre Kommission.

Der politische Auftrag

Mit der Revision des Gütertransportgesetzes (GüTG) hat das Parlament über 500 Millionen Franken für acht Jahre bereitgestellt, um den EWLK schrittweise zu sanieren und ihn in die Eigenwirtschaftlichkeit zu führen. Der Gesetzgeber hat damit einen klaren Weg vorgezeichnet: Stärkung des Schienengüterverkehrs, ein Abbau von Infrastruktur nur gezielt und transparent nachgewiesen sowie eine gemeinsam von Staat, SBB und Kunden getragene und koordinierte Sanierung. Die Fördermittel sollten laut Gesetzgeber ausdrücklich ein kontinuierliches und stabiles Angebot über die gesamte Förderdauer sicherstellen und so die Versorgungssicherheit in allen Regionen gewährleisten. Neben staatlichen Fördermitteln sollten Eigenleistungen der SBB Cargo und moderate Preiserhöhungen bei den Kunden die nachhaltige Finanzierung sicherstellen. Das revidierte GüTG ist seit dem 1. Januar 2026 in Kraft, der Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2026 ist der nächste Meilenstein.

Abweichung vom vorgezeichneten Weg

Aktuelle Lageberichte von den Unternehmen zeigen jedoch, dass die Umsetzung diesem Weg noch nicht entspricht. Statt eines stabilen Angebots verkleinert SBB Cargo das Netz bereits per Fahrplanwechsel 2026 von rund 280 auf 222 Bedienpunkte, begleitet von Preiserhöhungen im zweistelligen Prozentbereich für die verbleibenden Kunden. Wir sehen im Wesentlichen acht besorgniserregende Entwicklungen:

- **Wegfallende Verkehre, die nicht zurückkehren.** Die Schliessung der Bedienpunkte betrifft schätzungsweise mehr als 100 Unternehmen.¹ Die Auswirkungen sind teilweise einschneidend: Im Stahlhandel etwa, wo man auf die Schienenanbindung von branchenüblichen Materiallängen von 24 Metern angewiesen ist, führt der Wegfall eines Bedienpunkts in mindestens einem bekannten Fall zur Schliessung eines Standorts. Bereits vor der Schliessung der Bedienpunkte haben die verschlechterten Rahmenbedingungen im EWLK zu Mengenverschiebungen auf die Strasse geführt. Wir befürchten, dass sich dieser Trend fortsetzt und beschleunigt.
- **Gefährdete Investitions- und Planungssicherheit.** Betroffene Unternehmen wurden teilweise mit sehr wenig Vorlaufzeit oder bisher gar nicht über die Schliessung von Bedienpunkten informiert. Für diese Unternehmen wiegt der kurzfristige und weitreichende Eingriff in ihre Geschäftsmodelle besonders schwer. Wer nicht weiss, ob und wie lange sein Standort noch bedient wird, kann seine Logistik nicht planen und Investitionen in Anschlussgleise oder Umschlagsanlagen nicht verantworten. Erschwerend kommt hinzu, dass ein Abbau jedes fünften Bedienpunktes auf einen einzigen Fahrplanwechsel das Vertrauen in die Verlässlichkeit der Schiene grundsätzlich tangiert. Selbst wenn SBB Cargo versichert, dass vorerst keine weiteren Schliessungen geplant sind, sendet ein solcher Einschnitt ein Signal der Unsicherheit.
- **Regionale Tragweite und Netzwerkeffekte.** Die Schliessung eines einzelnen Bedienpunktes mag auf das nationale Netz betrachtet unbedeutend erscheinen. Für die betroffene Region kann der Wegfall jedoch einschneidend sein. Fallen Bedienpunkte weg, sinken Mengen und Frequenzen auch auf benachbarten Relationen, Verbindungen werden unattraktiver, und weitere Punkte

¹ Diese Schätzung basiert auf Mitgliederumfragen der unterzeichnenden Verbände. Eine präzise Erhebung der Auswirkungen liegt aktuell nicht vor.

geraten unter Druck. So kann ein rascher, breiter Eingriff eine Abwärtsspirale auslösen, die das Gesamtsystem stärker schwächt als die Summe der einzelnen Schliessungen vermuten lässt. Ob und wie SBB Cargo diese Netzwerkeffekte geprüft hat, ist uns nicht bekannt.

- **Wenig Einbezug und wenig Transparenz.** Die betroffenen Verlader wurden erst informiert, als die Entscheide zum Leistungsabbau bereits gefällt waren. Von einem echten Einbezug in die Planung, wie ihn der Gesetzgeber mit dem revidierten GÜTG vorausgesetzt hat, kann keine Rede sein. Verschiedene Unternehmen erfuhren zudem nur auf Umwegen davon, dass ihr Standort in wenigen Monaten nicht mehr bedient wird, und mussten feststellen, dass bei SBB Cargo für ihre Anliegen kaum noch Ansprechpersonen erreichbar waren. Ebenso im Dunkeln bleibt, nach welchen Kriterien gerade diese Bedienpunkte als unwirtschaftlich eingestuft wurden. Als Begründung dient einzig der pauschale Hinweis auf eine zu geringe Nachfrage. Auf welcher Datengrundlage und nach welchen Massstäben dieser Schluss gezogen wurde, legt SBB Cargo nicht offen. Ob die Beurteilung je unabhängig überprüft wurde, ist weder den Kunden noch der Öffentlichkeit bekannt, und dies, obwohl der Umbau mit erheblichen Bundesmitteln unterstützt wird. Zusätzlich beschäftigt viele Verlader die **Art und Weise der Zusammenarbeit mit SBB Cargo** im generellen. Zahlreiche Unternehmen gewinnen den Eindruck, dass strategische Entscheide zunehmend ohne ausreichende vorgängige Konsultation der Kundschaft getroffen und anschliessend kommuniziert werden. Kunden sehen sich dadurch teilweise vor vollendete Tatsachen gestellt. Auch bei der Kundenkommunikation werden die sprachlichen Bedürfnisse und regionalen Besonderheiten nicht immer angemessen berücksichtigt. Dieser Eindruck einer unzureichenden Kundenorientierung belastet das Vertrauen in die gemeinsame Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs erheblich. Eine erfolgreiche Transformation des EWLV kann jedoch nur auf Basis eines partnerschaftlichen Dialogs zwischen SBB Cargo und ihren Kunden gelingen.
- **Fehlende Alternativen und zusätzlicher Strassenverkehr.** Wo immer möglich weichen Verlader auf die Strasse aus oder stellen sich für die kommenden Jahre entsprechend auf. Diese Verlagerung ist jedoch aus mehreren Gründen problematisch. Erstens braucht es die Strasse dort, wo sie ihre Stärken hat. Sie stösst aber vielerorts an ihre Kapazitätsgrenzen, und für einen Teil der heute auf der Schiene beförderten Güter ist sie keine gleichwertige Alternative. Zweitens ist eine Verlagerung für bestimmte Güter kaum realistisch, etwa bei besonderen Dimensionen, hohen Gewichten oder sicherheitsrelevanten Transporten, bei denen die Schiene erhebliche Vorteile bietet. Drittens ist auch ein Ausweichen auf Ganzzüge nicht überall möglich, weil die erforderlichen Mengen bei vielen Verladern zu stark schwanken oder schlicht zu klein sind. Für einen Teil der betroffenen Unternehmen gibt es damit faktisch keine gleichwertige Transportalternative. Sie stehen vor der Wahl, deutlich höhere Kosten zu tragen oder ihre Tätigkeit am Standort grundsätzlich infrage zu stellen und Alternativen etwa auf der Strasse zu prüfen.
- **Bedeutung für die Versorgungssicherheit.** Vom Abbau betroffen sind auch Verkehre mit essenziellen Gütern wie Energieträgern, landwirtschaftlichen Grundprodukten oder Stahl und weitere Produkte für die Bauwirtschaft. Damit stellt sich neben der verkehrspolitischen auch eine Frage der Versorgungssicherheit und der wirtschaftlichen Landesversorgung.
- **Allgemeine Einschränkung des Angebots über die Bedienpunkte hinaus.** Die aktuelle Neuausrichtung betrifft nicht nur die Bedienpunkte und Anschlussgleise. Auch weitere Leistungen des Schienengüterverkehrs werden reduziert oder aufgegeben. Besonders belastend ist für verschiedene Branchen die Einstellung, beziehungsweise starke Einschränkung der Bereitstellung von Flachgestellen für den inländischen wie auch den internationalen Verkehr, insbesondere im Rahmen des EWLV. Dies führt bereits heute zu erheblichen betrieblichen Störungen und Mehrkosten, beispielsweise an Produktionsstandorten. Diese Entwicklung schwächt die Attraktivität des Schienengüterverkehrs zusätzlich und erschwert die Verlagerung von Gütern auf die Schiene.
- **Rückzug aus multimodalen Logistiklösungen.** Mit Sorge beobachten wir zudem den zunehmenden Rückzug der SBB Cargo aus multimodalen Verkehrsangeboten. Gerade die Verknüpfung von Schiene und Strasse ist für viele Verlader ein wesentlicher Erfolgsfaktor und oft Voraussetzung für die Nutzung des Schienengüterverkehrs. Der Abbau solcher Angebote steht im Widerspruch zum Ziel eines integrierten und leistungsfähigen Güterverkehrssystems und erschwert die Erreichung der verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen von Bund und Parlament.

Neuausrichtung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) in der Schweiz

Die Neuausrichtung des EWLV ist dabei nur der sichtbarste Ausdruck eines Systems, das insgesamt unter Druck steht. Die Wirtschaft beschäftigen weitere Entwicklungen: eine einseitige Verschiebung von Haftungsrisiken auf die Kunden, Unsicherheiten bei Rangierleistungen in der ersten und letzten Meile sowie eine spürbar nachlassende Servicequalität bei gleichzeitig steigenden Preisen. Einzeln betrachtet mögen diese Punkte lösbar erscheinen, in der Summe untergraben sie jedoch das Vertrauen in die Schiene. Uns eint das Ziel eines leistungsfähigen Schienengüterverkehrs, der für die Schweizer Wirtschaft verlässlich funktioniert.

Es liegt in der Verantwortung des Bundesrats als Eigner und des BAV als Aufsichtsbehörde, dass SBB Cargo den EWLV im Sinne des revidierten GüTG und der Leistungsvereinbarung umsetzt und dass der Schienengüterverkehr insgesamt seine strategische Rolle für die Wirtschaft und die Erreichung der Klimaziele erfüllen kann. Hier sehen wir Handlungsbedarf.

Unser Anliegen an die Kommission

Wir bitten die KVF-N, sich für die folgenden Schritte einzusetzen:

- **Ein Aufschub des Abbaus um mindestens sechs Monate.** Bis zur Klärung der Grundlagen und Folgen sollte das bestehende Bedienpunkt-Netz aufrechterhalten werden. Auf den Abbau per 13. Dezember 2026 ist zu verzichten. Einmal aufgegebene Bedienpunkte, Anschlussgleise und Mengen sind grösstenteils unwiederbringlich verloren. Ein Aufschub schafft den nötigen Raum, um gemeinsam tragfähige Lösungen zu erarbeiten.
- **Transparenz und eine unabhängige Prüfung.** Der Aufschub sollte genutzt werden, um das Vorgehen von SBB Cargo unabhängig auf seine wirtschaftliche und rechtliche Zielführung prüfen zu lassen. Offenzulegen sind die Kriterien, nach denen über den Wegfall der Bedienpunkte entschieden wurde, eine Analyse und Aufzeigung der negativen Effekte auf andere Bedienpunkte, sowie ein standortscharfes Mengengerüst zu den betroffenen Verkehren.
- **Ein verbindlicher Einbezug von Kunden, privaten Bahnunternehmen und Kantonen.** Die Neuausrichtung sollte gemeinsam mit den betroffenen Verladern, den privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Kantonen weiterentwickelt werden. Gerade die Kantone sind wegen der Folgen für regionale Versorgung, Wirtschaftsstandorte und Arbeitsplätze unmittelbar betroffen.
- **Ein runder Tisch zur Zukunft des Güterverkehrs.** Unter Federführung des Bundes und unter Einbezug von BAV, ASTRA, SBB Cargo und der Wirtschaft sollte geklärt werden, welcher Verkehrsträger künftig welche Mengen bewältigen soll und welche Rahmenbedingungen es dafür braucht. Dieser runde Tisch bietet zugleich den geeigneten Rahmen, um die weiteren offenen Fragen im Schienengüterverkehr gemeinsam anzugehen. So lässt sich verhindern, dass Einzelprobleme isoliert und zulasten der Verloader gelöst werden.

Mittelfristig sehen wir zudem Ansatzpunkte, um die Umsetzung des GüTG nachzubessern, etwa durch klarere Vorgaben an SBB Cargo, eine stärker an Wirkung geknüpfte Leistungsvereinbarung, transparente Kriterien für Bedienpunkte und eine Öffnung der zweiten Leistungsperiode der Förderung des EWLV für private Anbieter.

Wir sind uns bewusst, dass ein «weiter wie bisher» keine Option ist und dass die Sanierung des EWLV von allen Beteiligten Anstrengungen verlangt. Die Wirtschaft ist bereit, ihren Teil zu leisten. Umso wichtiger ist, dass die Neuausrichtung auf einer verlässlichen und gemeinsam getragenen Grundlage erfolgt. Für einen Dialog und für weitere Auskünfte stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Neuausrichtung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) in der Schweiz

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und für Ihr Engagement in dieser für den Wirtschaftsstandort wichtigen Frage.

Freundliche Grüsse

Monika Rühl
Vorsitzende der Geschäftsleitung
economiesuisse

Dr. Stephan Mumenthaler
Direktor
scienceindustries

Gian-Luca Lardi
Zentralpräsident
Schweizerischer Baumeisterverband (SBV)

Christian Imark
Präsident
Recycling Schweiz

Diana Gutjahr
Präsidentin
Metal.suisse

Thomas Freuler
Präsident
SSHV - Schweizerischer Stahl- und
Haustechnikhandelsverband

Stefan Brupacher
Direktor
SWISSMEM

Dr. Simon Wey
Geschäftsführer
VAP

Martin Dätwyler
Direktor
Handelskammer beider Basel

Olivier Fantino
Geschäftsführer
Avenergy

Kaspar Engeli
Direktor
Handel Schweiz

Dr. Stefan Vannoni
Direktor
cemsuisse

Reto Jaussi
Direktor
ASTAG

Marcel Kreber
Direktor
Schweizer Brauerei-Verband