



Schweizerischer Nutzfahrzeugverband  
Association suisse des transports routiers  
Associazione svizzera dei trasportatori stradali

# Vorschau auf die Sommersession 2024 der Eidgenössischen Räte



**ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband  
Argumente & Empfehlungen**

## Inhalt

<b>Nationalrat</b>		<b>Empfehlung</b>	
<b>24.3392</b>	<b>Po. KVF-N. Alpentransitabgabe als Verlagerungsinstrument prüfen</b>	Ablehnung	<b>3</b>
<b>24.3393</b>	<b>Mo. KVF-N. LSVA vollumfänglich an Teuerung anpassen um Verlagerungswirkung zu sichern</b>	Ablehnung	<b>4</b>
<b>Ständerat</b>			
<b>23.063</b>	<b>Geschäft des Bundesrates. Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG). Änderung</b>	Änderung	<b>5</b>
<b>24.017</b>	<b>Geschäft des Bundesrates. Gütertransportgesetz (Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen). Totalrevision</b>	Änderung	<b>7</b>

## Kontakt

**Dr. André Kirchhofer**  
Vizedirektor  
+41 31 370 85 21  
a.kirchhofer@astag.ch

**Niels Volken**  
Fachverantwortlicher Politik  
+41 31 370 85 53  
n.volken@astag.ch

**Daniel Laubacher**  
Grundlagen Politik  
+41 31 370 85 33  
d.laubacher@astag.ch

## Nationalrat

### 24.3392 Po. KVF-N. Alpentransitabgabe als Verlagerungsinstrument prüfen

Einreichungsdatum: 25.03.2024

[Link zur Vorlage](#)

Das Postulat fordert den Bundesrat auf, die Einführung einer Alpentransitabgabe ATA für schwere Nutzfahrzeuge zu prüfen. Begründet wird dieses Anliegen damit, dass der im Landverkehrsabkommen festgelegte Maximalsatz für eine Alpenquerung durch LSVA-Abgaben nicht voll ausgereizt wird. Die Mehrheit der Verkehrskommission des Nationalrats argumentiert, eine ATA von rund 50 Franken könne diesen Spielraum nutzen, weitere Millionenbeträge für die Verlagerungsförderung erschliessen und einen Anreiz für die Verlagerung setzen.

#### Stellungnahme ASTAG

Die ASTAG lehnt weitere Gebühren für den Strassentransport grundsätzlich ab. Aufgrund des Landverkehrsabkommens mit der EU müsste eine ATA auch für Binnentransporte erhoben werden, was Konsumenten und Unternehmen in Bergkantonen überproportional treffen würde. Für den internationalen Transitverkehr würde eine ATA laut Bundesrat indes kaum Verlagerungswirkung entfalten (vgl. [Ip. Grossen 19.3771](#)). Mit dem angenommenen Postulat Stadler ([22.4044](#)) wird die Thematik ausserdem bereits aufgegriffen. Aus Sicht der ASTAG erübrigt sich damit eine separate Prüfung.

→ **Empfehlung: Ablehnung**

## 24.3393 Mo. KVF-N. LSVA vollumfänglich an Teuerung anpassen um Verlagerungswirkung zu sichern

Einreichungsdatum: 25.03.2024

[Link zur Vorlage](#)

Der Bundesrat hat Ende 2023 mit dem Verlagerungsbericht angekündigt, die LSVA per 1. Januar 2025 um 5 Prozent anzuheben. Dieser Schritt wird unter anderem mit den sich verschlechternden Wettbewerbsbedingungen für den Schienenverkehr begründet. Die KVF-N geht mit der vorliegenden Motion noch weiter: Die LSVA soll vollständig an die Teuerung seit 2001 angepasst werden, was eine Erhöhung der LSVA-Tarife um 12 bis 15 Prozent nach sich ziehen würde. Die Kommissionmehrheit erhofft sich dadurch eine «Stärkung der Verlagerungspolitik».

### Stellungnahme ASTAG

Die ASTAG lehnt die Motion nachdrücklich ab. Weitere Fortschritte in der Verlagerungspolitik sind – wie der Bundesrat im Verlagerungsbericht 2023 klar aufzeigt – nur möglich, wenn die Bahninfrastruktur auf den Zulaufstrecken im Rheintal nördlich von Basel ausgebaut wird. Die Branche, d.h. die Verbände und Unternehmen des Gütertransportgewerbes auf Strasse und Schiene, ist sich einig, dass hier sehr dringender Handlungsbedarf besteht. Denn gemäss Verlagerungsbericht (S. 20) scheitert die Akquisition von Neuverkehren der Schiene nicht an deren Preis, sondern an mangelnder Qualität. Tatsächlich sind die Zulaufstrecken überlastet, 10 bis 20 Prozent der Züge fallen ganz aus, und nur eine Minderheit ist pünktlich:

«Die Qualität des alpenquerenden KV nimmt seit 2020 deutlich ab und erreichte 2022 einen neuen Tiefststand. [...]. Über ein Drittel der Züge (36,4 %) waren über drei Stunden verspätet, jeder fünfte Zug (20,4 %) erreichte sein Ziel mit über 12 Stunden Verspätung.» (Verlagerungsbericht 2023, S. 21)

Höhere LSVA-Tarife, d.h. eine Schwächung der Strasse, hat somit keinerlei Auswirkung auf die Wettbewerbsstärke der Bahnen im internationalen Transitverkehr. Als Negativeffekt käme es jedoch zu einer unnötigen Verteuerung des Binnengütertransports innerhalb der Schweiz zulasten von Wirtschaft, Gewerbe und Konsumenten.

→ **Empfehlung: Ablehnung**

## Ständerat

### 23.063 Geschäft des Bundesrates. Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG). Änderung

Einreichungsdatum: 15.09.2023

[Link zur Vorlage](#)

Der Bundesrat will die Finanzsituation der SBB stabilisieren und ihre Investitionsfähigkeit stärken. Zugleich soll die Liquidität des Bahninfrastrukturfonds (BIF) gesichert werden. Vorgesehen sind drei Massnahmen:

#### 1. Finanzierung der SBB unter Einhaltung der Schuldenbremse (Art. 20)

Der Investitionsbedarf der SBB wird seit 2004 mit rückzahlbaren Tresoreriedarlehen des Bundes gedeckt – ausserhalb der Schuldenbremse. Die Bruttoverschuldung des Bundes ist dadurch um knapp 6 Mia. CHF angestiegen. Neu sollen die SBB ab einem bestimmten Verschuldungsniveau keine Tresoreriedarlehen mehr beanspruchen können, stattdessen muss der Bundesrat bei der Bundesversammlung Kredite im Rahmen des Bundeshaushalts beantragen. Dies sollte Schätzungen zufolge jedoch nicht vor Ende dieses Jahrzehnts nötig sein. Das Ziel ist, damit das Risiko einer Umgehung der Schuldenbremse zu beseitigen.

#### 2. Schuldenabbau durch einen einmaligen Kapitalzuschuss (Art 26b)

Die finanzielle Situation und das Verschuldungsniveau der SBB geben trotz ihrer gesunden Bilanzstruktur und der Verbesserung der Geschäftsergebnisse seit Aufhebung der Covid-19-Massnahmen weiterhin Anlass zur Besorgnis. Der Bundesrat schlägt deshalb einen Kapitalzuschuss von 1,15 Mia. CHF vor. Die Höhe bemisst sich an den zwischen 2020 und 2022 erlittenen Verlusten im Fernverkehr. Dadurch reduzieren sich die Schulden der SBB und verbessert sich deren Investitionsfähigkeit. Für den einmaligen Kapitalzuschuss bedarf es einer Gesetzesänderung. Eine Minorität im KVF-S beantragt den Betrag auf 600 Millionen Franken zu kürzen.

#### 3. Sicherstellung der Liquidität und Reserven des BIF (SVAG, Art. 19 Abs. 2 und 2<sup>bis</sup>)

Die Einnahmen des Bundes aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) werden gemäss aktueller Gesetzgebung **vorab** für die Finanzierung der Bahninfrastruktur verwendet. Neu soll der Bund seinen Anteil von zwei Dritteln des LSVA-Reinertrags – ein Drittel geht weiterhin an die Kantone – **ausschliesslich** dem BIF zuweisen. Dadurch soll die Liquidität des BIF gesichert und ein höherer Finanzbedarf des BIF im Falle einer von der SBB beantragten Senkung des Trassenpreises für den Fernverkehr kompensiert werden können. Der Entwurf sieht daher vor, dass der Maximalanteil des Bundes in den BIF einfließt, wenn dessen Reserven nicht mindestens 300 Mio. CHF betragen.



## Stellungnahme ASTAG

### 1. Finanzierung der SBB unter Einhaltung der Schuldenbremse (Art. 20)

Die ASTAG steht hinter dem Anliegen, dass die Schuldenbremse künftig auch für die SBB gelten soll. Von entscheidender Bedeutung ist zudem, dass Darlehen des Bundes nicht für **kommerzielle** Investitionen der SBB vergeben werden. Zuständig ist stattdessen der freie Kapitalmarkt, so wie bei anderen (Transport-) Unternehmen, die in direkter Konkurrenz zur SBB stehen. Nur so kann fairer Wettbewerb gewährleistet werden.

Der Beschluss des Nationalrats weicht ausgerechnet in diesem absolut zentralen Punkt von der Vorlage des Bundesrats und der Position der ASTAG ab. Das Hauptziel der Vorlage, nämlich die SBB endlich der Schuldenbremse zu unterstellen, würde damit verfehlt.

### 2. Schuldenabbau durch einen einmaligen Kapitalzuschuss (Art 26b)

Sehr kritisch steht die ASTAG dem Schuldenabbau der SBB gegenüber. Aufgrund der stabilen Bilanz sowie intakten Aussichten, die Gewinnschwelle wieder zu erreichen, gibt es keinen nachvollziehbaren wirtschaftlichen Grund für einen Kapitalzuschuss à fonds perdu in der Höhe von 1,15 Mia. CHF. Keine andere Transportunternehmung in der Schweiz erhebt Anspruch auf Unterstützung in vergleichbarem Ausmass. Als Unternehmen im Eigentum des Bundes verfügt die SBB zudem ohnehin de facto über eine Staatsgarantie. Eine Entschuldungsaktion erübrigt sich daher.

### 3. Sicherstellung der Liquidität und Reserven des BIF (SVAG, Art. 19 Abs. 2 und 2<sup>bis</sup>)

Eine Verwendung des LSVA-Reinertrags des Bundes ausschliesslich für den BIF zwecks «angemessener Reserve» ist klar abzulehnen. Die LSVA dient gemäss Art. 1 des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG dazu, dass der «Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken» soll. Deshalb darf sie nicht (noch stärker als heute) für Bahninfrastrukturprojekte, von denen primär der Personenverkehr auf der Schiene profitiert, zweckentfremdet werden. Die LSVA-Erträge des Bundes sollten im Gegenteil möglichst direkt zur Reduktion von externen Kosten des Strassengütertransports eingesetzt werden, beispielsweise für eine Anschubfinanzierung zur Beschaffung von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben.

#### → Empfehlung

- **SBBG, Art. 20 (Finanzierung): Zustimmung**
- **SBBG, Art. 26b (Kapitalzuschuss): Ablehnung**
- **SVAG, Art. 19 Abs. 2 und 2<sup>bis</sup>: Ablehnung**

## 24.017 BRG. Gütertransportgesetz (Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen). Totalrevision

Einreichungsdatum: 10.01.2024

[Link zur Vorlage](#)

Mit einer Totalrevision des Gütertransportgesetzes GÜTG soll der Schienengüterverkehr in der Fläche mit Bahn und Schiff gestärkt werden – zwecks mehr «Versorgungssicherheit» für die Schweiz (vgl. Botschaft, S. 11). Dazu sind Subventionen von 155 Mio. Franken pro Jahr bzw. total 680 Mio. CHF für vorerst sechs (DAK) bzw. vier Jahre vorgesehen:

- Investitionsbeiträge für Digitale Automatische Kupplung (6 Jahre) 180 Mio.
- Betriebsbeiträge für Einzelwagenladungsverkehr EWLV 260 Mio.
- Umschlags- / Verladebeiträge 200 Mio.
- Beteiligung an Angeboten von Schmalspurbahnen 40 Mio.

Ein wichtiger Punkt betrifft die UKV-Rückerstattung, geregelt in Art. 4 Abs 3 SVAV. Heute erhalten Fahrzeughalter pro Ladebehälter, der von der Strasse auf die Bahn umgeschlagen wird, bis zu 33 Franken (abhängig von Grösse des Ladebehälters). Neu soll die Rückerstattung für die Fahrzeughalter gestrichen und durch einen «Verladebonus» direkt an die Betreiber von Terminals ersetzt werden.

«Der Bund kann für den Verlad von Gütern auf die Schiene (...) pauschale Beiträge pro transportierten, beladenen Bahnwagen an die Betreiberinnen der Umschlags- und Verladeanlagen ausrichten.» (Art. 14 GÜTG)

### Stellungnahme ASTAG

Der Güterverkehr innerhalb der Schweiz (Binnenverkehr) verläuft primär über die Strasse. Der Anteil der Schiene liegt bei lediglich 21 Prozent (Botschaft, S. 17). Die Versorgungssicherheit der Schweiz wird somit im Wesentlichen durch das Strassentransportgewerbe gewährleistet, nämlich mit einem Anteil von 79 (!) Prozent. Dabei nehmen die spezifischen CO2-Emissionen pro Fahrzeug laufend ab; mit der Umstellung auf Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen steht zudem eine komplette Dekarbonisierung bevor. Die Botschaft ist insofern sehr einseitig zugunsten des Schienengüterverkehrs formuliert und vernachlässigt die Bedeutung und Rolle des Strassentransports zu sehr.

Trotzdem spricht sich die ASTAG im Grundsatz für die Vorlage aus. Hauptgrund ist, dass es weder sinnvoll noch möglich wäre, weitere Transporte statt auf der Schiene zusätzlich auf der Strasse abzuwickeln. Die Einstellung des Einzelwagenladungsverkehrs EWLV, wie es ohne Subventionen zweifellos erforderlich wäre, ist daher keine Option. Umgekehrt kann es jedoch auch nicht sein, den EWLV quasi zum «Service public» zu erklären und dauerhaft finanziell zu unterstützen. Stattdessen braucht es unternehmerische Ambitionen der Betreiberfirmen, d.h. von SBB Cargo, mit dem Ziel, die Eigenwirtschaftlichkeit schrittweise zu erreichen. Insofern ist eine degressive Ausgestaltung der Betriebsbeiträge aus Sicht der ASTAG zwingend.





Klar abgelehnt wird die Streichung der UKV-Rückerstattung bzw. deren Umwandlung in einen «Verladebonus» an die Betreiber von Anschlussgleisen und Umschlagsplattformen. Nicht sie erbringen die Leistung, die damit abgegolten werden soll, sondern die Fahrzeughalter. Daher müssen die Fahrzeughalter auch künftig direkt die Entschädigung erhalten und sich nicht «via die marktlichen Vertragsbeziehungen» (Botschaft, S. 83) darum bemühen müssen. Die Gefahr ist – vorab für kleinere Transportunternehmen ohne entsprechende «Marktmacht» – zu gross, dass der Verladebonus durch die Betreiber der Umschlags- und Verladeanlagen einbehalten wird.

→ **Empfehlung**

- **Zustimmung zur Vorlage**
- **Art. 13: Einfügen einer Bestimmung zur degressiven Ausgestaltung der Subventionen**
- **Art. 14: Streichen**